LOS ASES

Y SUS AVIONES

Volumen especial dedicado a las grandes figuras de la aviación y los aparatos que les hicieron mundialmente famosos.

Página siguiente:

El Hawker Hurricane fue el avión más numeroso en las filas de la RAF durante la dramática batalla de Inglaterra del verano y el otoño de 1940.



LE
D



LOS ASES
Y SUS AVIONES

Manfred Von Richtoffen, el «Barón Rojo», quizá el mayor mito de cuantos ases han existido.

INTRODUCCION

El desarrollo de los aviones a partir de primeros de siglo dio paso a una nueva personalidad en el mundo militar: el piloto. Desde la Primera Guerra Mundial, los ases de la aviación militar —sobre todo los pilotos de caza— fueron un nuevo tipo de guerrero completamente inimaginable sólo unas décadas antes. La habilidad y la suerte de los mejores pilotos les proporcionó una cota de popularidad que a menudo sobrepasó la de los propios jefes de los ejércitos.

¿Quién ha sido el más destacado as de la aviación? Sería muy difícil encontrar un criterio de valoración generalmente aceptado, aunque sólo fuera por la disparidad de misiones y de conflictos, que alteran sustancialmente las posibilidades de un piloto. En lo que probablemente habría mayor consenso es en que el mayor mito continúa siéndolo Manfred Von Richtoffen, el «Barón Rojo», el piloto alemán as de la Primera Guerra Mundial (derribó 80 aparatos enemigos), que murió pocos meses antes de terminar la guerra en circunstancias que no están del todo claras.

La relación de pilotos más destacados no podría olvidar a otros dos pilotos alemanes: Hartman, el primer as de la aviación de caza de todos los tiempos, que durante la Segunda Guerra Mundial derribó nada menos que 352 aviones enemigos; y Rudel, piloto de los Stuka de ataque en picado y de la versión especial dotada con cañones antitanque, entre cuyas hazañas se cuenta el hundimiento del acorazado soviético Marat (en un ataque en picado le colocó una bomba en una chimenea, que partió el buque en dos) y la destrucción de algo más de 500 tanques rusos, los últimos de ellos cuando pilotaba con una pierna artificial.

Los sesenta pilotos más destacados y sus aviones se describen en estas páginas, que se inician con Louis Bleriot —el piloto francés que cruzó el Canal de la Mancha en 1909— y llegan hasta Randy Cunningham, el primer as de la guerra de Vietnam, que en un solo día fue capaz de derribar tres MiGs norvietnamitas.

Un Sabre F-86F, la espina dorsal de la fuerza aérea norteamericana en Corea.

Dimensiones	**Prestaciones**
Desconocidas con exactitud	Velocidad máxima: alrededor de 72 km/h al nivel del mar.
Motor	Techo operativo: no se midió nunca.
Anzani de 25 HP	Alcance: 64 km. aprox.



Tipo XI de Louis Blériot

Louis Blériot pasó a la posteridad tanto en su calidad de uno de los más tenaces pioneros de la aviación en una generación de arriesgados deportistas, como por ser el primer hombre que pilotó una máquina más pesada que el aire a través del Canal de la Mancha. Nacido en 1872, Blériot había dirigido un próspero negocio de fabricación de lámparas para automóviles antes de diseñar un ornitóptero portátil en 1902. A esta especie de aeronave le siguieron varios modelos más durante los cinco años posteriores y, aunque eran de estructura rígida y convencional, ninguno logró sostener a un hombre en vuelo. En 1907 produjo un atractivo monoplano, con un solo motor, fuselaje totalmente cubierto, elevadores y timón accionado por bisagra. El éxito al haber logrado un salto autopropulsado de algo más de quinientos metros convenció a Blériot de que en esa configuración residía la fórmula definitiva para mantener un vuelo sostenido, y ello a despecho de la casi unánime preferencia por los biplanos, de modo especial mantenida por los famosos hermanos Wright.

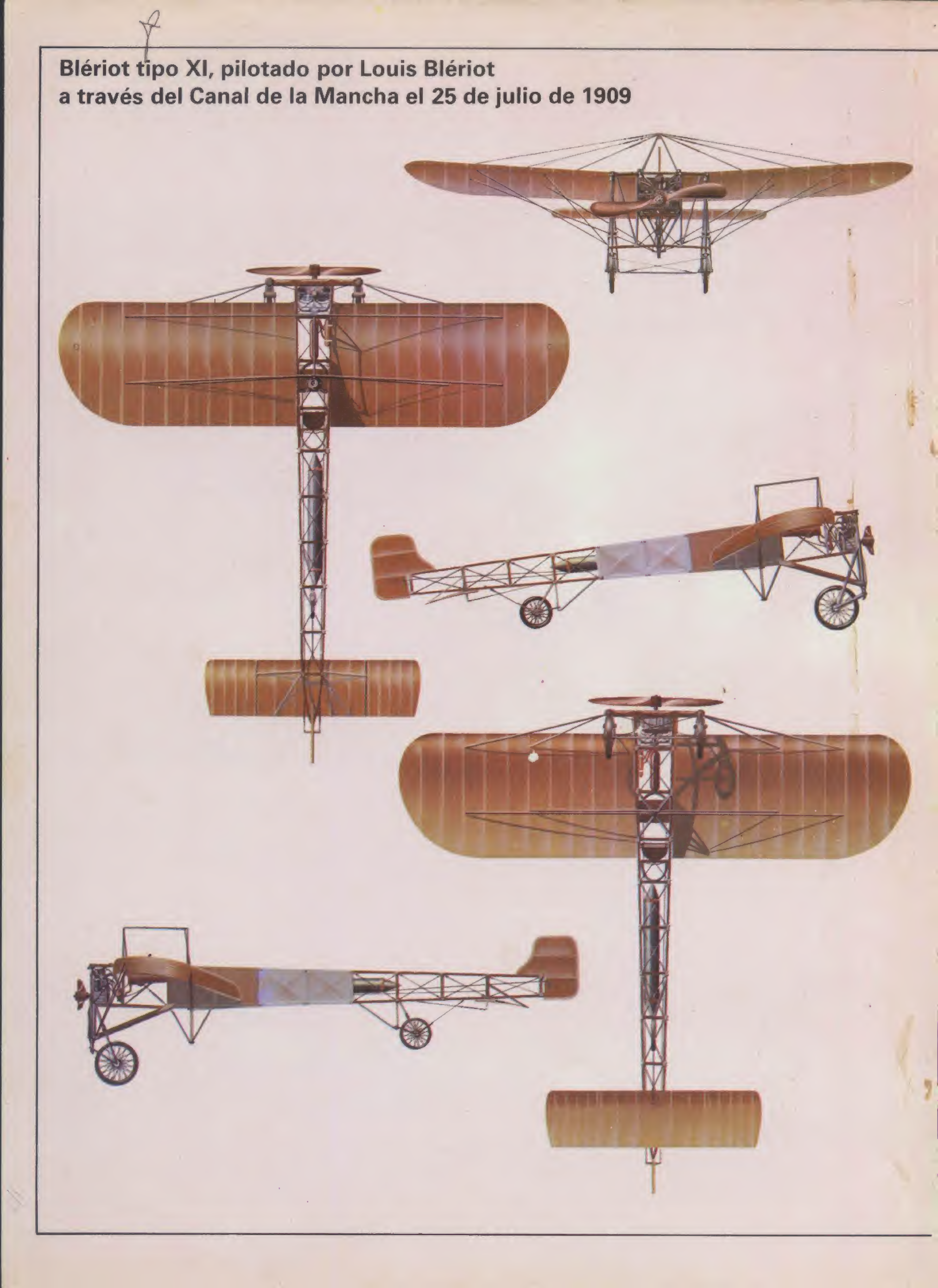
El aparato Número Ocho de Blériot siguió a los anteriores y quedó descartado, con él, el uso de la tela para recubrir el fuselaje; con este modelo ofreció varias exhibiciones públicas a lo largo de 1908. Alarmado por el progreso que ya habían logrado los hermanos Wright, especialmente en lo relativo al grado de control obtenido en su biplano, Blériot construyó tres aeroplanos más antes del final de ese año, y consiguió hacer un vuelo campo a través de 27 kilómetros.

Fue en el tercero de esos aeroplanos, su Tipo XI, en el que Blériot decidió recuperarse de parte de los gastos ocasionados por sus experiencias voladoras. El premio de mil libras esterlinas ofrecido por el «Daily Mail» al primero que atravesase el Canal de la Mancha pilotando un avión atrajo, naturalmente, a algunos de los aviadores más intrépidos. Entre ellos se encontraban un francés descendiente de ingleses, Hubert Latham; un ruso descendiente de franceses, el conde de Lambert y Louis Blériot.

El monoplano Tipo XI de Blériot se prepara para la travesía del Canal. La bolsa de flotación todavía tiene que ser colocada en el interior del fuselaje.

Latham fue el primero en intentar la travesía. Despegó en su monoplano *«Antoinette»* cerca de Calais en la madrugada del lunes 19 de julio de 1909. Sin embargo, un fallo del motor lo precipitó al mar después de haber cubierto unas siete de las 22 millas hasta Dover. El piloto fue rescatado por un destructor que seguía la aventura. A las 4,35 de la madrugada del 25 de julio, Louis Blériot, que no llevaba a bordo mapa ni sextante, despegó en su Tipo XI de Calais después de una somera comprobación del tiempo. Pese a perder el rumbo durante un rato y sufrir una momentánea pérdida de fuerza del motor, el intrépido aviador llegó a Dover e hizo aterrizar su aeroplano en un prado cerca del castillo. El tiempo borrascoso causó que, en el aterrizaje, se rompieran las ruedas y la hélice. Eran las 5,13 de la mañana.

Blériot tipo XI, pilotado por Louis Blériot a través del Canal de la Mancha el 25 de julio de 1909



Dimensiones
Envergadura: 10,68 m.
Longitud: 9 m.
Altura: 3,73 m.

Motor
Renault 70 CV

Prestaciones
Velocidad máxima: 113 Km/h.
Techo operativo: 3.050 m.
Autonomía: 3 horas.

Armamento
Una bomba o equivalente de 45 Kg.

BE 2a de Charles Samson

El más dinámico e influyente de los pioneros de la aviación naval británica, Charles Rumney Samson fue también un extravagante, intrépido y hábil piloto cuyas hazañas e incursiones en los primeros meses de la I Guerra Mundial fueron materia de incontables anécdotas que se hicieron legendarias en los medios de la aviación. Nacido cerca de Manchester en 1883, pudo haber llevado una vida de corsario en el mar como en los tiempos antiguos de no haber surgido por aquel entonces la aviación ejerciendo sobre él su fascinación a partir de 1910-1911. Tenía 28 años y era teniente en la Royal Navy cuando aprendió a volar pilotando un biplano Short en Eastchurch. Gracias a sus argumentos, el Almirantazgo accedió a crear una Escuela de Vuelo Naval en Eastchurch en 1911. Al año siguiente, Samson fue nombrado comandante del Ala Naval en el Real Cuerpo del Aire (Royal Flying Corps).

El estallido de la guerra motivó el desplazamiento a Ostende del Escuadrón de Eastchurch mandado por Samson. Se componía de dos BE, dos Blériot, un Bristol TB-8, un Farman Short n.° 42 y dos Sopwiths. Uno de los primeros mencionados, un BE 2a, seriado con el número 50, fue el aparato que Samson eligió para pilotar él mismo.

Cumpliendo órdenes de Winston Churchill, el Escuadrón Eastchurch emprendió vuelo a Antwerp para atacar los hangares de Zeppelin en Düsseldorf. El BE 50 estaba entre los aviones enviados allí, muy a pesar de Samson, que temió no volver a verlo más. Sin embargo, tras la caída de Antwerp el número 50 fue devuelto a Dunquerque, donde el Escuadrón Eastchurch tenía su base de operaciones. Armado con un fusil de balas incendiarias y bombas ligeras, Samson efectuó numerosas incursiones en las posiciones enemigas en Ostende, Zeebrugge y Middelkerke, así como algunos ataques ocasionales a dirigibles alemanes. Realizó estos vuelos como único tripulante, con la carlinga delantera ocupada por un gran depósito adicional de combustible.

Llamado de nuevo a Inglaterra en febrero de 1915, Samson recibió la orden de llevar el Escuadrón Eastchurch a los Dardanelos. Llegó a Tenedos a finales de marzo con un cierto número de Farman y su fiel N.° 50. Desde entonces quitó el depósito suplementario de gasolina de la carlinga delantera, y cuando se enroló como vigía para la artillería naval llevó consigo normalmente a un observador. Continuó pilotando su viejo N.° 50 muchos meses, y en septiembre realizó incursiones sobre Berghaz Liman y Kilia Liman.

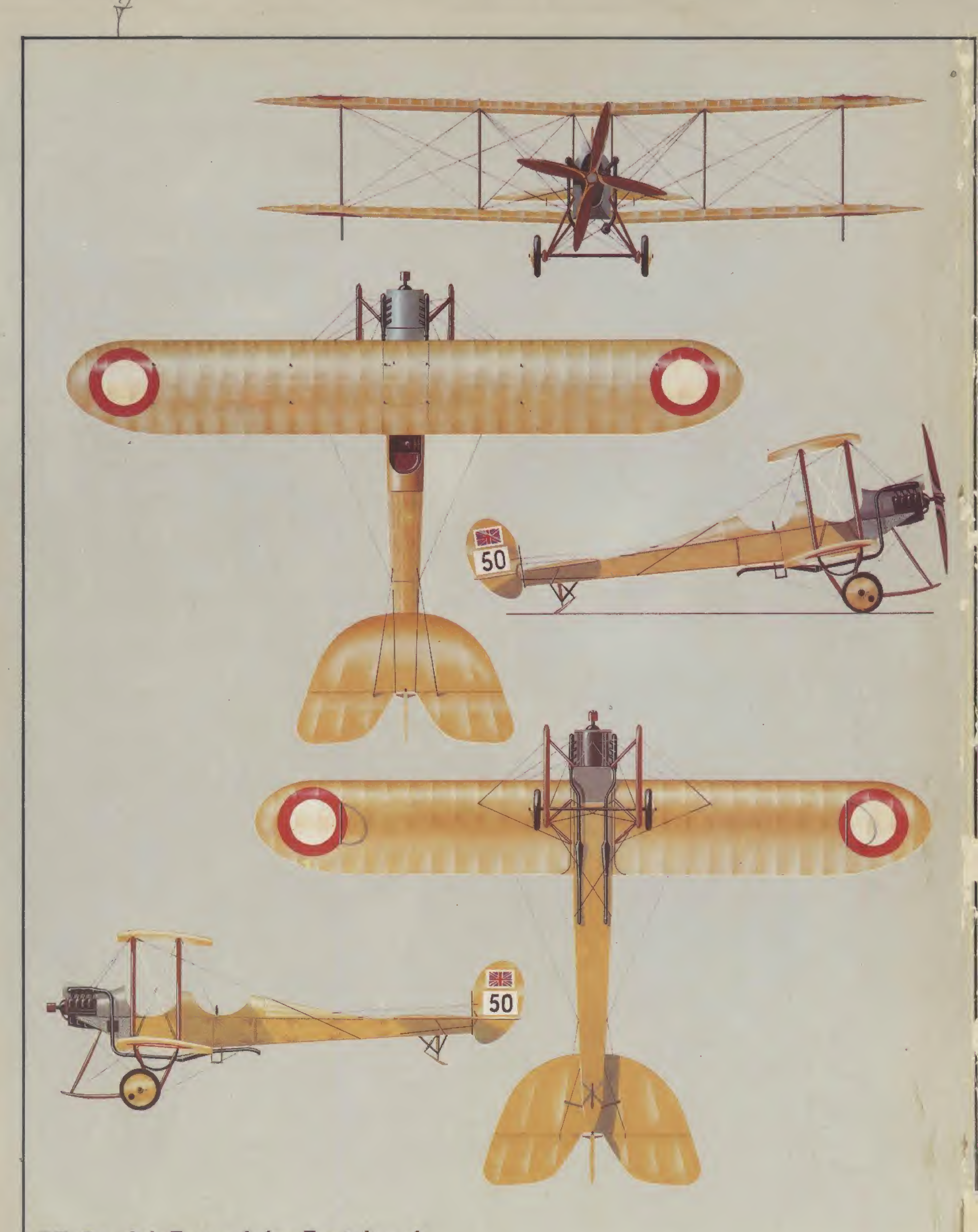
Hacia el final de la guerra, Samson mandó el famoso hidroavión HMS Ben-My-Chree en operaciones en la costa de Siria y, en ocasiones, como jefe de ala, mandó la estación aeronaval de Great Yarmouth.





Arriba: Charles Samson fotografiado en la carlinga de su BE 2a en el escenario de los Dardanelos, cuando el Escuadrón Eastchurch fue enviado allí a principios de 1915.
Izquierda y abajo: Samson posa en su Nieuport biplaza antes de despegar para una misión de bombardeo contra posiciones turcas.





BE 2a del Escuadrón Eastchurch
RNAS, pilotado por el comandante de Ala Charles Rumney Samson, 1915

Dimensiones

Envergadura: 19,36 m.
Longitud: 12,38 m.
Altura: 4,11 m.

Motor:

Sunbeam de 225 CV.

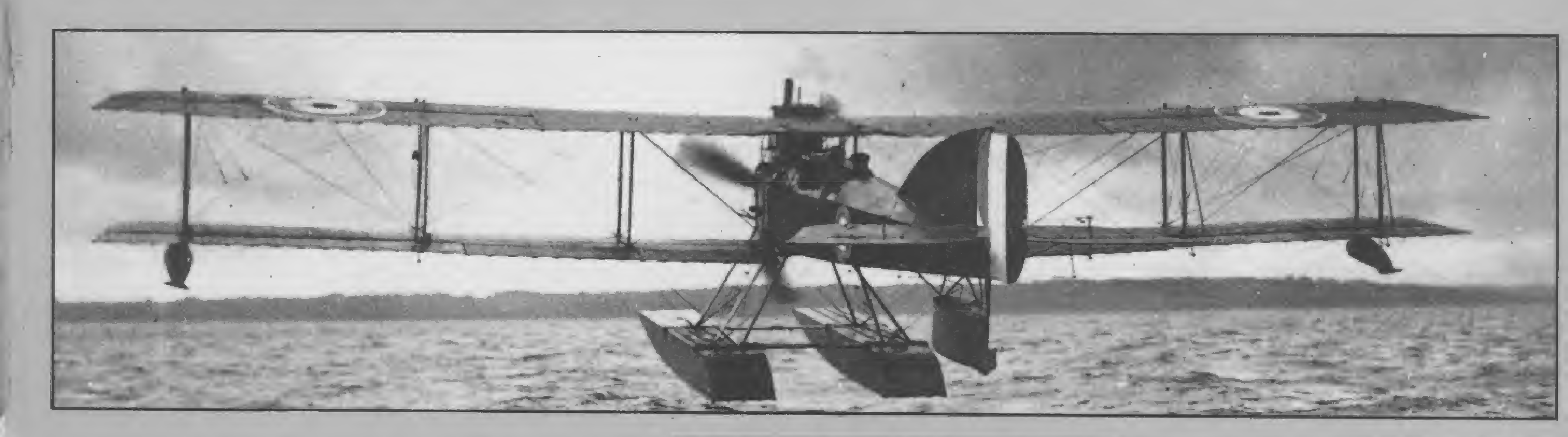
Prestaciones

Velocidad máxima: 120 km/h.
Techo operativo: 1.525 m.
Autonomía: 5 h. aprox.

Armamento: Una ametralladora Lewis. Carga máxima de bombas de 236 kg.

LOS ASES

Y SUS AVIONES (3)





SHORT 184 DE CHARLES EDMONDS

El primer piloto que hundió un barco enemigo mediante un ataque de torpedo en el mar fue el comandante de vuelo CHK. Edmonds, de la Royal Navy, pilotando un **Short** modelo 184 durante la campaña de los Dardanelos de 1915. Edmonds, nacido en Lymington, Hampshire, el 20 de abril de 1891, tuvo una larga y distinguida carrera, primero sirviendo en el Royal Naval Air Service y más tarde en la Royal Air Force. Se enroló en la Royal Navy en 1910 y aprendió a volar en la Bristol School, en Salisbury Plain. El 16 de abril de 1912 obtuvo el certificado número 206 del Real Aeroclub de Aviadores, muy poco después de haber vuelto del servicio como subteniente en la guerra de los Balcanes. Luego se ocupó de la Escuela Central de Vuelo de Upavon, Wiltshire, que fue transferida al Royal Naval Air Service en 1914. En el famoso raid llevado a cabo por siete hidroaviones británicos el día de Navidad de ese mismo año contra los hangares de dirigibles en Cuxhaven, Charles Edmonds pilotó un hidroavión Short, y aunque la incursión no fue propiamente un éxito, se infligieron algunos daños al enemigo en sus instalaciones; Edmonds fue condecorado con la Orden de Servicios Distinguidos.

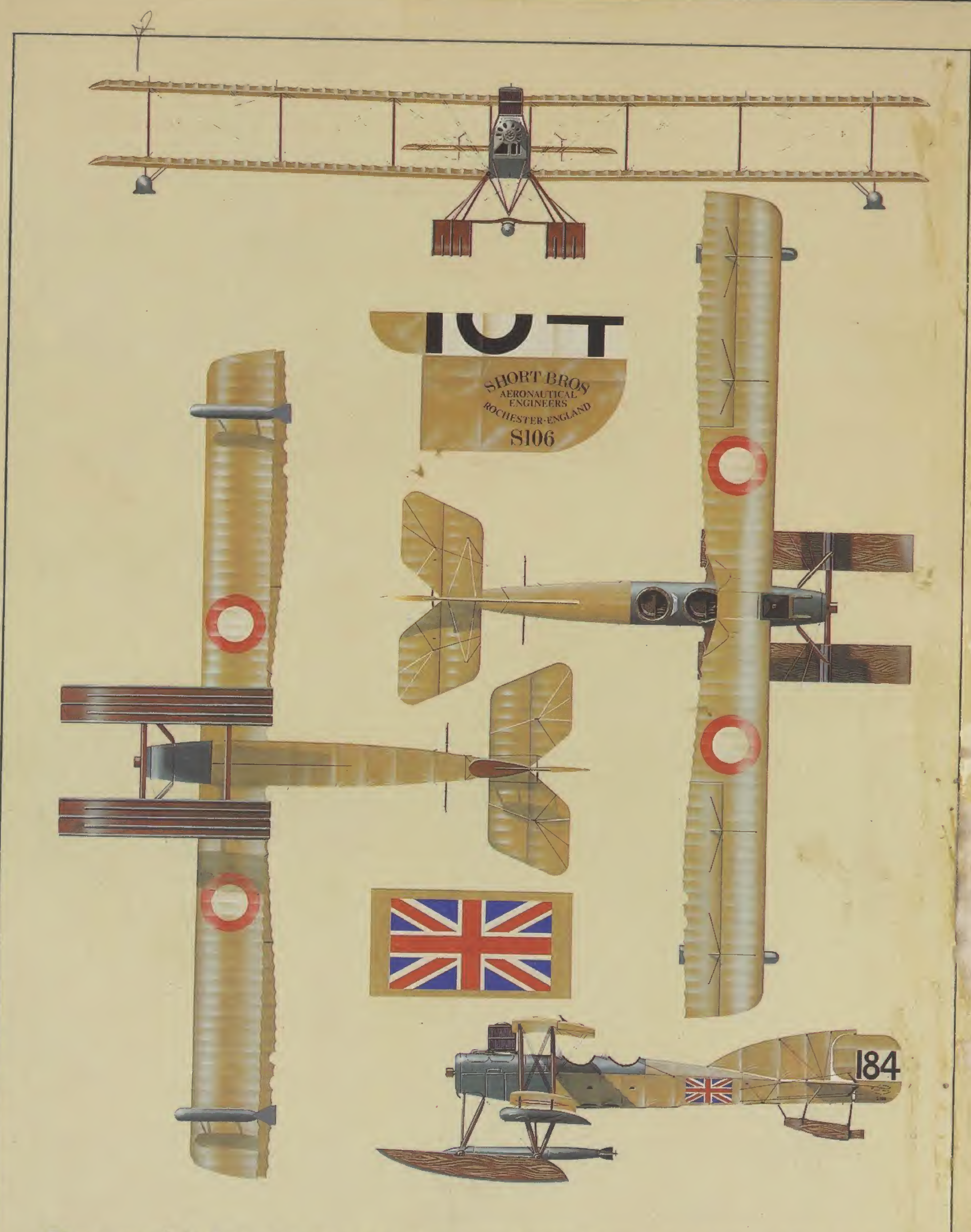
Winston Churchill aceleró todo lo posible las pruebas para que aviones pudieran transportar el torpedo naval de 14 pulgadas. Una de esas pruebas fue que el porta-hidroaviones HMS «Ben-My-Chree» —hoy convertido en vapor que cruza el Canal de la Mancha— fue enviado a comienzos del verano de 1915 con tres hidroaviones Short modelo 184 equipados con torpedos. El propósito era hundir los cruceros enemigos «Goeben» y «Breslau». Sin embargo, los pilotos tuvieron que contentarse con un objetivo menor. El 12 de agosto, Edmonds despegó del Golfo de Xeros con orden de atacar a los barcos enemigos. Sin un vigía —como su avión no podía subir por encima de los 180 m., sólo lo cargó con un torpedo y combustible para 45 minutos— cruzó la península de Bulair y encontró un transporte turco de 5.000 toneladas anclado en Injeh Burnu. Perdiendo altura hasta sólo 4,6 m. por encima del agua, liberó el torpedo para que recorriese unas 300 yardas y consiguió un impacto directo que hundió el barco enemigo. Más tarde se dijo que el barco ya había sido tocado por el submarino **E-14** cuatro días antes.

Volando de nuevo en el prototipo **Short 184,** el 17 de agosto Edmonds atacó y torpedeó con éxito el barco central de un convoy de tres transportes turcos en Ak Bashi Liman. El mismo día, otro piloto de Short, el comandante de vuelo G. B. Dacre, torpedeó un gran remolcador enemigo en False Bay lanzando su torpedo mientras reposaba sobre el agua cerca del blanco, ya que el avión no podía despegar con el peso del proyectil; el remolcador hizo explosión y entonces Dacre ya pudo regresar a «Ben-My-Chree».

Por estas hazañas, Edmonds recibió una mención de honor. Permaneció en la Royal Navy hasta poco después del armisticio, y fue trasladado a la Royal Air Force. Sin embargo, acompañó a la Misión Naval Británica a Grecia los años 1927-29, siendo promovido al grado de capitán de grupo a su regreso. Cuando estalló la Segunda Guerra Mundial estaba destinado en el Ministerio del Aire bajo las órdenes del capitán de grupo John Slessor, en la Dirección de Planes. En 1942 fue ascendido a vicemariscal del aire; fue después comandante del Imperio Británico y, en 1944, fue Oficial del Aire (Administración) de las fuerzas expedicionarias aliadas en la época de los desembarcos de Normandía, que decidieron el conflicto.

Foto superior: Tres hidroaviones Short 184 fueron embarcados a bordo del «Ben-My-Chree» en 1915, y fueron a los Dardanelos, donde Charles Edmonds realizó su histórico ataque de torpedo.

Foto inferior: La tripulación del barco reunida, fotografiada en el muelle. En el centro del grupo están los pilotos del Short Edmonds, Malone y Dacre.



Short modelo 184 pilotado por el comandante de vuelo Charles Edmonds, HMS «Ben-My-Chree», agosto de 1915

Prestaciones	Dimensiones
Velocidad máxima: 130 km/h. Techo operativo: 3.000 m. Autonomía: 1 $^{1}/_{2}$ h.	Envergadura: 9,52 m. Longitud: 7,2 m. Altura: 2,4 m.
Armamento	**Motor**
Una ametralladora Spandau.	Oberursel de 80 HP.

Fokker E-I de Max Immelmann

Con su amigo íntimo y rival Oswald Boelcke, Max Immelmann creó una leyenda en la historia de la aviación que jamás ha sido superada. Estos dos hombres fueron los primeros en personificar con éxito la figura del piloto de guerra. El **Fokker Eindecker** con ametralladora disparando a través de la hélice fue considerado durante muchos meses, en un período crítico de la Primera Guerra Mundial en el frente occidental, como un aparato invencible.

Nacido en la antigua ciudad sajona de Dresde el 21 de septiembre de 1890, Max Immelmann fue admitido en la Fliegertruppe con una misión el 12 de noviembre de 1914. Tras asignársele un puesto de primera línea, en abril del año siguiente recibió la orden de unirse a la Feldfliegerabteilung 10, una unidad de artillería con base en Vrizy. Quince días más tarde regresaba a Alemania, donde fue destinado a la Feldfliegerabteilung 62, sirviendo en Döberitz bajo el mando del veterano piloto de combate Hauptmann Hermann Kastner.

Al llegar el frente hasta Douai el 13 de mayo, Kastner se dedicó a instruir a Oswald Boelcke, uno de sus pilotos, en las sutilezas de los primeros cazas monoplanos **Fokker,** que estaban siendo entregados por entonces. Boelcke, uno de los once pilotos cualificados para volar el **Fokker,** pasó el turno de sus conocimientos al joven Fahnrich Immelmann.

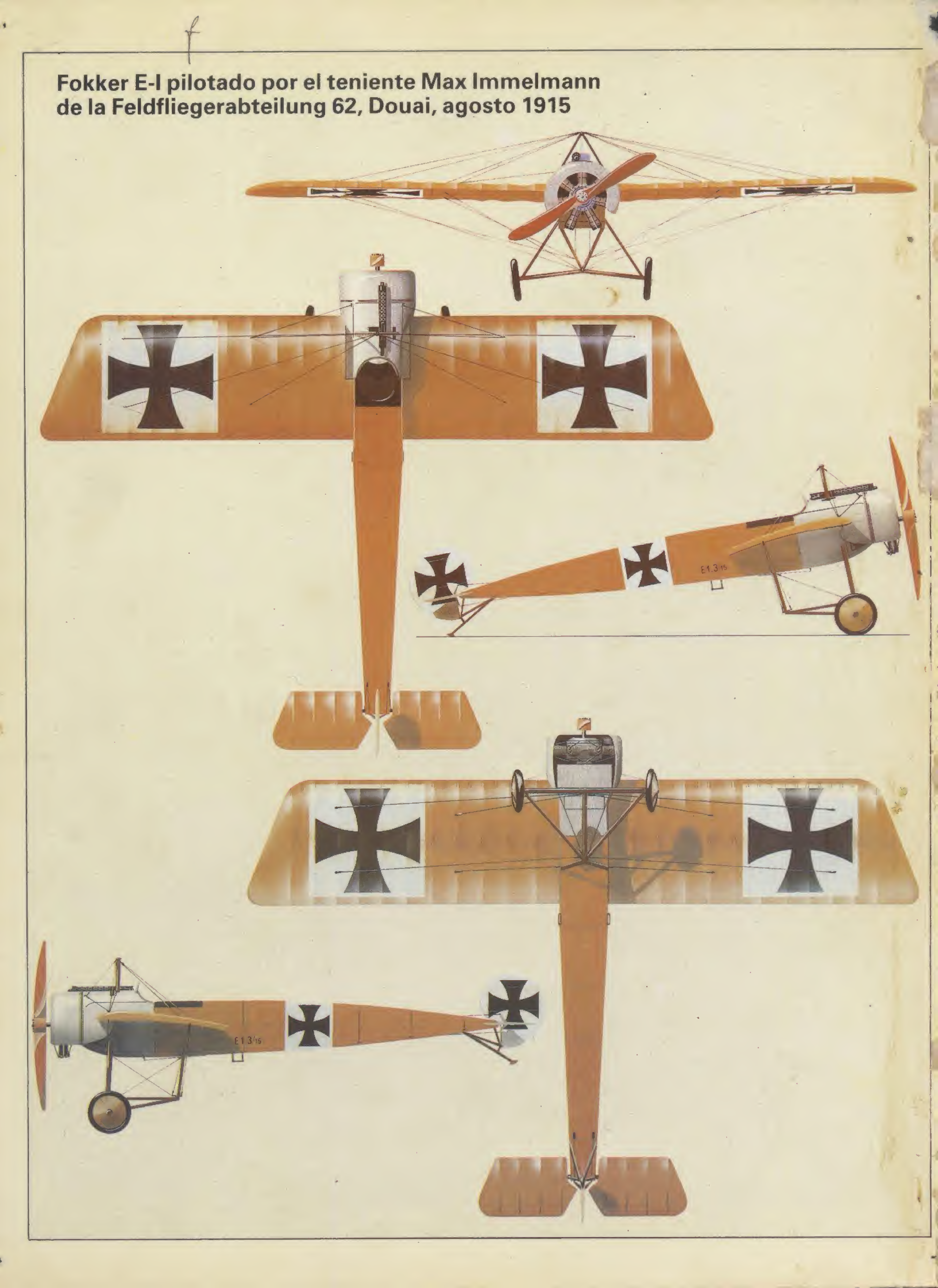
El 14 de julio Immelmann fue ascendido al grado de teniente suplente y, el 31 de julio, pilotó un **Fokker** por primera vez. Al día siguiente, a los mandos del aparato número 3/15, derribó a su primera víctima. Después de que Boelcke, pilotando otro **E-I,** hubiera abandonado el combate al habérsele encasquillado la ametralladora, Immelmann atacó al avión británico, probablemente un **BE-2 c,** pilotado por el teniente William Reid. Tras un largo y encarnizado combate consiguió forzar a su oponente a descender hasta que se estrelló. El aparato británico estaba prácticamente indefenso al carecer de un vigía en la boca de las bombas, y el motivo de que Immelmann tuviera tantas dificultades para abatirlo fue que su propia ametralladora se encasquilló por tres veces.

Durante un corto período Immelmann y Boelcke continuaron volando y combatiendo juntos, pero este último fue destinado en septiembre a una misión de escolta de un bombardero, e Immelmann quedó como único piloto de caza defendiendo el área de Lille. Condecorado con la codiciada «Pour le Mérite» en enero de 1916, fue el creador del «giro Immelmann» —similar en muchos aspectos a un giro lento hacia arriba como medio «loop»—, que utilizó con buenos resultados para colocarse en la cola de su oponente.

El **Halcón de Flandes** cayó el 18 de junio de 1916 en el curso de una batalla contra un **FE-2 b** biplaza del escuadrón de la RFC número 25. Su avión fue visto alcanzado en el aire, y se atribuyó su derribo al teniente G. R. McCubbin y al cabo J. H. Waller. Sin embargo, los alemanes establecieron que el mecanismo de disparo Schneider había fallado —como ya había ocurrido dos veces antes en el **Fokker** de Immelmann— y que en realidad lo había destrozado su propia hélice.

El teniente Max Franz Immelmann junto a una de sus víctimas, un **BE-2.** *Se le atribuyó la destrucción de quince aviones aliados.*





Fokker E-I pilotado por el teniente Max Immelmann de la Feldfliegerabteilung 62, Douai, agosto 1915

Dimensiones	**Prestaciones**
Envergadura: 8,61 m.	Velocidad máxima: 150 km/h.
Longitud: 7,68 m.	Techo operativo: 4.270 m.
Altura: 2,91 m.	Autonomía: 2 3/4 h.
Motor	**Armamento**
Gnome Monosoupape de 100 HP.	Una ametralladora Lewis.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (5)

DH2 de Lanoe Hawker

Pionero y as británico del combate aéreo, y máximo exponente del espíritu de lucha en el Royal Fliyng Corps durante la sangrienta batalla del Somme, Lanoe George Hawker fue también el primer piloto de guerra que obtuvo la Cruz de Victoria (Victoria Cross). Nacido en el seno de una familia de marinos en 1890 en Longparish, Hampshire, Hawker obtuvo el título en Royal Engineers en 1911 y aprendió a volar por su cuenta en la escuela Deperdussin, en Hendon, obteniendo el certificado de aviador del Royal Aero Club número 435 el 4 de marzo de 1913. Estudiaba en la Escuela Central de Vuelo al estallar la guerra y fue llamado al 6.° escuadrón inmediatamente después de acabar el curso en la ECV.

Por su característica agresividad en sus salidas contra el enemigo recibió la Orden de Servicios Distinguidos después de un ataque que realizó con granadas contra el Zeppelin anclado en Gontrode el 18 de abril de 1915, una hazaña que también le valió el ascenso a capitán y el mando del Ala A del 6.° escuadrón. Por aquel entonces, el único armamento que llevaba para el combate contra los aviones alemanes era una carabina y su revólver reglamentario, pese a lo cual derribó cuatro aparatos enemigos.

En junio de 1915, se asignó a Hawker un caza **Bristol.** Con la ayuda de su mecánico E. J. Elton le instaló una ametralladora Lewis de manera que hiciera fuego por fuera del arco de la hélice. Con éste y otros aviones armados de manera similar, abatió otros cinco aparatos alemanes, dos de los cuales fueron vistos estrellarse envueltos en llamas. Por estas gestas —completamente inigualadas por otros pilotos aliados en aquel tiempo— Hawker fue condecorado con la Victoria Cross el 24 de agosto de 1915.

Fue por entonces cuando los alemanes introdujeron el **Fokker Eindecker** con una ametralladora que proporcionaba una considerable ventaja en combate. Para contrarrestar eso, el Royal Fliyng Corps introdujo el **De Havilland DH2** y, el 28 de septiembre, Lanoe Hawker, ascendido al grado de mayor, recibió en su casa por correo la orden de tomar el mando de la primera unidad equipada con estos aparatos, el 24.° escuadrón, que se acababa de formar en Hounslow cuatro semanas antes. Aunque el pequeño **DH2** probablemente puede reclamar el honor de ser el verdadero primer avión británico de combate, poseía no pocas desventajas; era relativamente lento y demasiado propenso a barrenar, y además la colocación trasera del motor privaba al piloto de su habitual fuente de calor. En cambio, la capacidad de fuego de su ametralladora Lewis permitía la ventaja de disparar en oblicuo y hacia arriba.

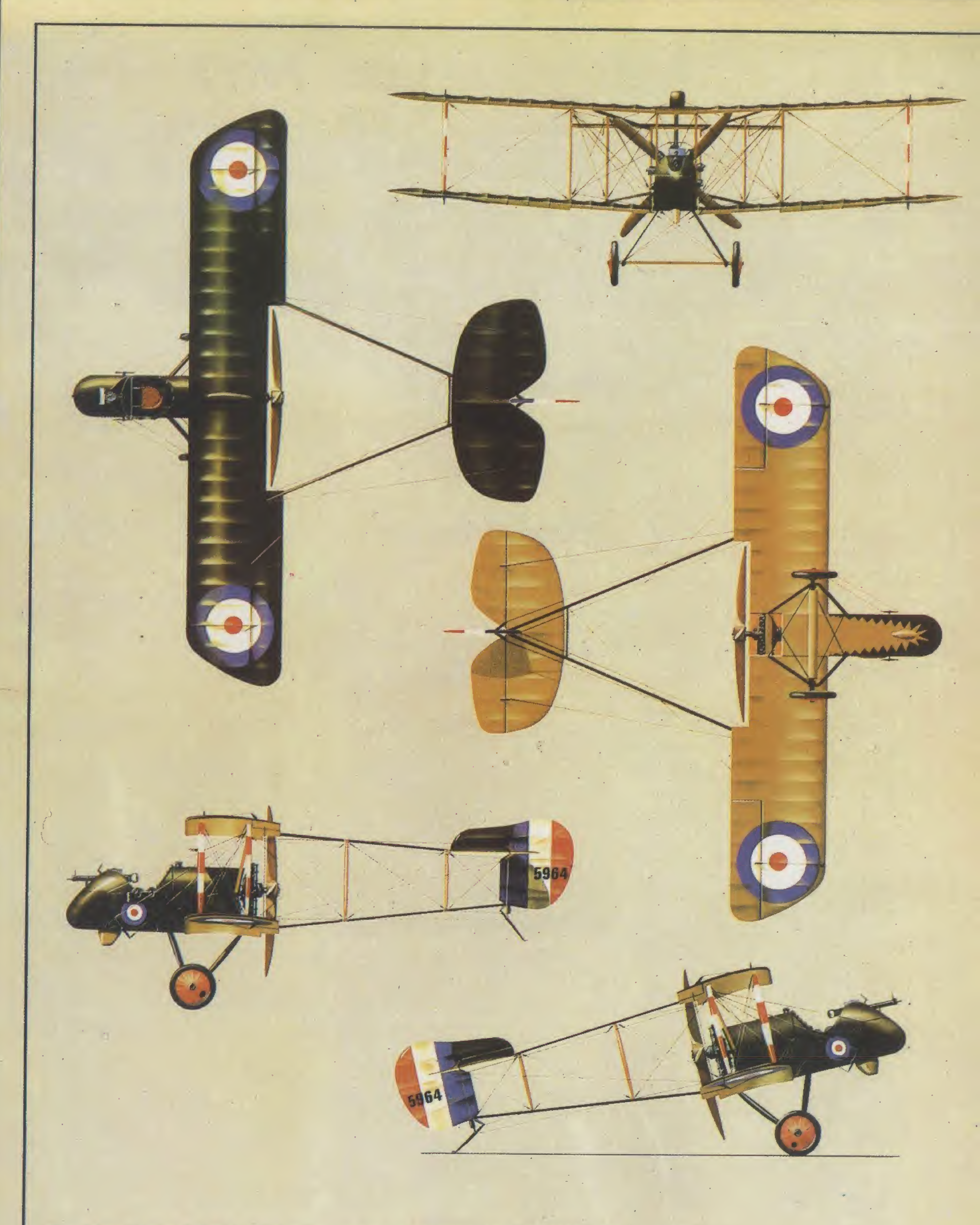
Desplazado a Francia el 7 de febrero de 1916, el 24.° escuadrón era la primera unidad de monoplazas de combate en el RFC. Gracias a la experiencia y al liderazgo agresivo del mayor Hawker, pronto demostró sus condiciones de medirse mano a mano con los monoplanos **Fokker.** En el curso de 774 combates librados por el escuadrón entre el 8 de abril de 1916 y el 25 de mayo de 1917, los pilotos de **DH2** destruyeron o capturaron 44 aviones alemanes, obligaron a 17 a aterrizar en territorio enemigo y dañaron a un incontable número de ellos.

Por su condición de comandante del escuadrón, Hawker tenía prohibido cruzar las líneas enemigas, pero el 23 de noviembre de 1916 estaba patrullando con otros dos pilotos cuando localizaron dos aviones alemanes al noreste de Bapaume. En uno de los combates aéreos más largos de la guerra, Hawker libró batalla con uno de los aparatos enemigos —pilotado según se supo luego por el gran Manfred von Richthofen— hasta que la ametralladora enemiga se encasquilló. Viendo su oportunidad, el piloto británico abandonó el combate e intentó ganar las líneas aliadas, pero en el último momento von Richthofen reparó su arma y, en un velocísimo y supremo esfuerzo, alcanzó al **DH2** y mató a Hawker.





*Los cazas **DH2** que formaron parte del 24.° escuadrón del RFC en Bertangles, Francia, en 1916. El mayor Lanoe Hawker mandó esta unidad desde septiembre de 1915 hasta su muerte.*



De Havilland DH2 del escuadrón núm. 24 del RFC (Royal Fliyng Corps), pilotado por el mayor Lanoe Hawker, noviembre 1916

LOS ASES

Y SUS AVIONES (6)

Dimensiones	**Motor**	**Prestaciones**
Envergadura: 10,81 m.	Clerget, de 130 HP	Velocidad máxima: 164 km/h.
Longitud: 7,7 m.	**Armamento**	Techo operativo: 3.960 m.
Altura: 3,12 m.	Una ametralladora Vickers.	Autonomía: 3 h. $^{3}/_{4}$, aproximadamente
	Cuatro bombas de 25,5 kg.	

Sopwith 1 $^{1}/_{2}$ Strutter de Willy Coopens



El **Sopwith 1 $^{1}/_{2}$ Strutter** *de Coppens fue uno de los ocho aparatos transferidos a la Aviation Militaire Belge por el Royal Flying Corps. Con número de serie* **S-6** *en el servicio belga, el avión continuó ostentando su antigua identidad —***N5240***— en el fuselaje durante algún tiempo después de su adquisición, como se observa tanto en la fotografía como en el dibujo adjunto.*

Con unas hazañas muy superiores a las de cualquier otro piloto belga en cualquiera de las dos guerras mundiales, Willy Coppens tiene la marca de 37 victorias aéreas, incluida la destrucción de no menos de 26 globos alemanes de observación, segunda cifra récord de la Primera Guerra Mundial, sólo superada por la del francés Michel Coiffard, quien destruyó 28.

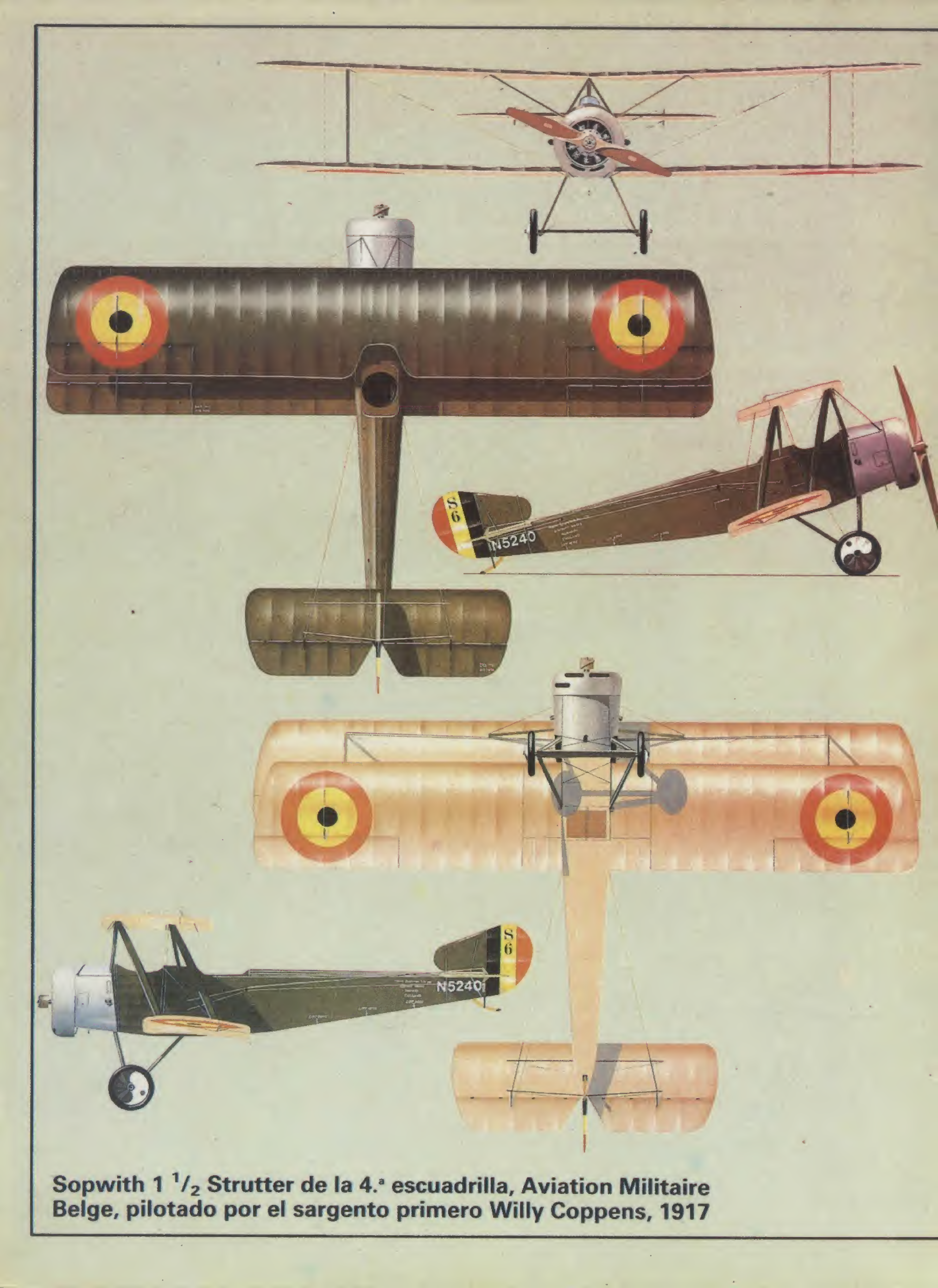
Coppens nació en Watermael, cerca de Bruselas, el 6 de julio de 1892. Reclutado a los veinte años, se incorporó al Segundo de Granaderos. Destinado para acompañar a un escuadrón de vehículos de reconocimiento belgas a Rusia en 1915, el joven infante decidió cambiarse al servicio aéreo, y obtuvo el 6 de septiembre un permiso de dos meses para acudir a la escuela Ruffy-Baumann de Hendon, donde recibió su certificado de aviador el 5 de diciembre. Volvió al continente y se inscribió en la Escuela belga de vuelo de Etampes, donde recibió instrucción suplementaria.

Provisionalmente, fue destinado a la 6.ª Escuadrilla en Houthem, pilotando un **BE-2,** un avión al que odió cordialmente, pero en el cual Coppens voló más tiempo, llevando a cabo misiones de reconocimiento para la artillería belga. Coppens fue finalmente asignado a uno de los ocho **Sopwith 1 $^{1}/_{2}$ Strutters** entregados a los belgas por los ingleses. El aparato que pilotó con más asiduidad fue el serializado como **S-6,** que es el reproducido en la ilustración. No fue sino hasta el 1 de mayo de 1917 cuando recibió el bautismo de fuego cuando su avión fue atacado por cuatro cazas alemanes; logró escapar y recibió una mención honorífica por conseguir volver a casa con el avión.

Todavía a disgusto y con destinos de mero reconocimiento, el 15 de julio Coppens fue enviado a la 1.ª Escuadrilla para pilotar cazas Nieuport junto a otros dos famoso belgas, Jan Olieslagers y André de Meulemeester. Y, por fin, después de 37 combates sin consecuencias, Coppens logró derribar, el 25 de abril de 1918, un caza enemigo cerca de Sluype. A principios del mes siguiente, después de «apropiarse» de veinte cartuchos de munición incendiaria de los franceses, destruyó su primer globo de observación Zarren sobre el bosque Houthulst. A partir de entonces, su cuenta creció rápidamente, y sus ataques se caracterizaron por una extraordinaria economía de munición (al menos una vez consiguió destruir un globo con un solo cartucho). El bosque de Houthulst fue para Coppens su coto de caza preferido, y con frecuencia deleitaba a los soldados belgas que lo veían desde el suelo con exhibiciones de acrobacia en el curso de sus arriesgados ataques.

El 14 de octubre realizó su último combate. Durante un ataque a un globo sobre Thourot fue alcanzado en una pierna por una granada de metralla. Pese al enorme dolor consiguió volver a la base con su avión y realizar un aterrizaje forzoso. Después le fue amputada la pierna.

Condecorado con la Orden de Servicios Distinguidos británica y la Legión de Honor francesa, entre otros muchos galardones, Willy Coppens permaneció en la fuerza aérea belga y continuó volando hasta que los alemanes, en 1940, invadieron de nuevo su país. Entonces se retiró y se trasladó a Suiza. Tomando el título de su antiguo campo de batalla, fue nombrado Barón Coppens de Houthulst.



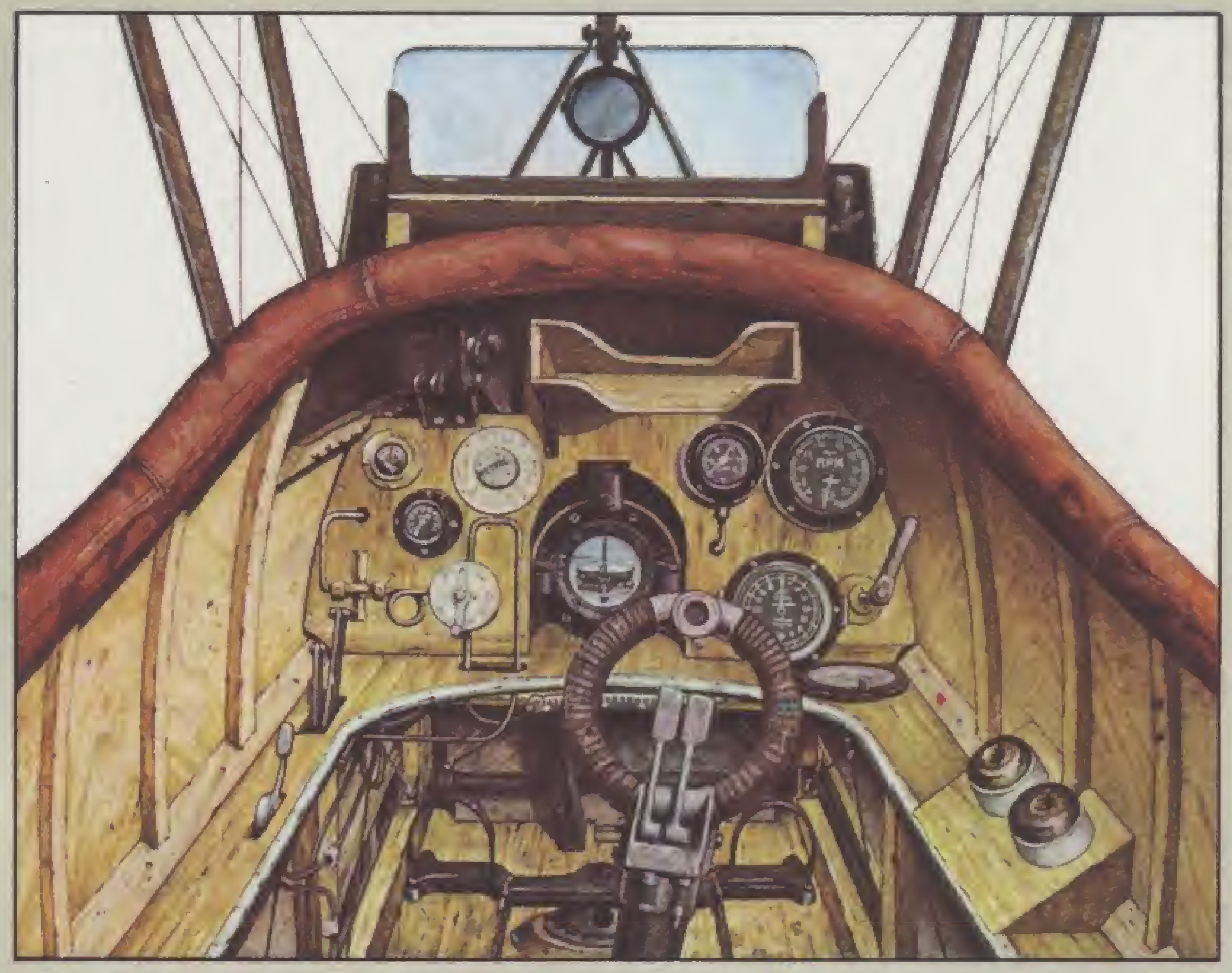
Sopwith 1 ½ Strutter de la 4.ª escuadrilla, Aviation Militaire Belge, pilotado por el sargento primero Willy Coppens, 1917

Dimensiones	**Prestaciones**
Envergadura: 8,53 m.	Velocidad máxima: 192 km/h.
Longitud: 6,5 m.	Techo operativo: 5.180 m.
Altura: 2,87 m.	Autonomía: 2 $^1/_2$ horas.
Motor	**Armamento**
Hispano-Suiza de 150 HP	Una ametralladora Vickers.

LOS ASES

Y SUS AVIONES (7)





SE 5 DE ALBERT BALL

Nacido en Nottingham el 14 de agosto de 1896, Albert Ball ocupó un lugar prominente en los afectos del público británico similar al que tuvo Max Immelmann en Alemania. Su filosofía del combate, que usualmente implicaba el enfrentamiento en solitario contra el enemigo, tenía un gran atractivo para el observador civil, para quien las sutilezas del combate aéreo eran como un libro cerrado. Era todavía un muchacho cuando, enrolado en los «Sherwood Foresters», estalló la Primera Guerra Mundial. Destinado al RFC, el 15 de febrero de 1916 se integró en el 13 Escuadrón en Francia. En mayo del mismo año pasó al 11 Escuadrón, donde le fue asignado un caza **Nieuport**, un aparato del que quedó prendado.

Los primeros éxitos de Ball en combate se produjeron el 22 de mayo, cuando reivindicó la destrucción de un **Albatros DI** y el derribo de otro avión alemán, aunque ninguna de estas victorias se confirmó. Tuvo otro combate no demostrado el 1 de junio, cuando destruyó dos cazas alemanes que trataban de interceptarlo. Recibió la Cruz al Mérito Militar el 27 de junio, al día siguiente de haber destruido un globo enemigo.

En agosto de 1916 pasó al 60 Escuadrón, donde tuvo otro **Nieuport** y continuó con el permiso para librar combates en solitario y patrullar del mismo modo. Aparentemente ajeno por completo a las diferencias en su contra, atacaba él solo a formaciones enemigas desatando rociadas de fuego a quemarropa. Su táctica habitual era caer en picado hasta situarse debajo del aparato enemigo y ametrallarle con su arma montada en el ala superior disparando casi verticalmente. Fue condecorado con la Orden de Servicios Distinguidos, con una barra, el 26 de septiembre, y recibió una segunda barra el 25 de noviembre. Para cuando abandonó Francia el 4 de octubre, Ball tenía acreditadas victorias sobre diez aparatos alemanes, incluyendo cuatro **Rolands** y dos cazas **Albatros.**

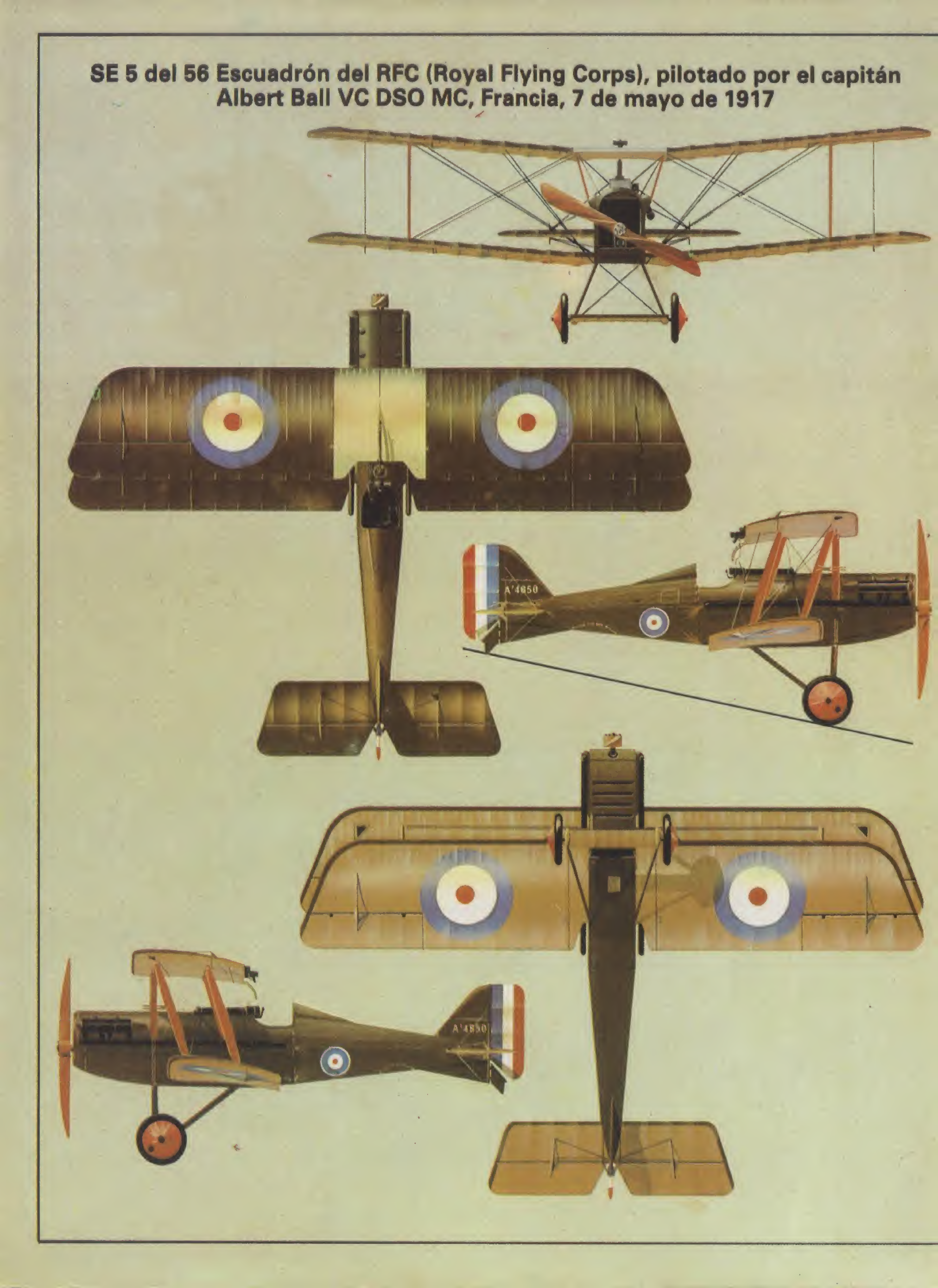
En Inglaterra, tras una temporada de instrucción, fue destinado al 56 Escuadrón, que fue a Francia el 7 de abril. Este Escuadrón estaba dotado con **SE 5,** un avión por el cual Ball nunca tuvo entusiasmo. Desde luego, continuó con autorización para pilotar su amado **Nieuport** durante un tiempo, pero se reconcilió con el **SE 5** cuando vio que su marca de victorias aéreas seguía subiendo con ese aparato. Cuando todavía estaba en Inglaterra, en London Colney (Hertfordshire), Ball «adquirió» el **SE 5 A4850.** La ametralladora **Vickers** fue quitada, el parabrisas bajado y mediante otras modificaciones el piloto podía sentarse más bajo en la carlinga. Todo ello permitía aumentar algo la velocidad. Pero a pesar de todo eso Ball escribió: «El **SE 5** ha resultado ser un fracaso... Es un aparato podrido.»

El 6 de mayo de 1917 hizo su última salida pilotando un **Nieuport** y logró su última victoria, un **Albatros de Jasta 20** al que destruyó cerca de Sancourt. A la tarde siguiente, embarcó en su **SE 5 A4850,** y entró en combate con un caza alemán cerca de Lens. Durante la refriega fue visto entrar en picado dentro de una nube, y los alemanes encontraron más tarde su cuerpo y el avión destrozado. No tenía huellas de disparos y, aunque se atribuyo la baja a Lothar von Richthofen, éste lo negó, asegurando que su víctima fue un triplano.

Ball murió a la edad de 20 años y nueve meses, y se le concedió a título póstumo la Victoria Cross el 3 de junio de 1917. Su marca oficial de 44 aviones enemigos abatidos lo coloca en el puesto undécimo de la lista de mejores pilotos de combate británicos y de la Commonwealth en la Primera Guerra Mundial.

Arriba, a la izquierda: fotografiado durante su entrenamiento como piloto, Albert Ball ganó sus «alas» el 22 de enero de 1916. El modelo favorito de Ball fue el caza ***Nieuport,*** *que fue el primero que pilotó en el 11 Escuadrón.*

Arriba: la carlinga de un **SE 5A.** *Ball encontró la muerte en un* **SE 5** *muy modificado, el cual, muy poco antes de su último vuelo, fue despojado de su ametralladora* **Lewis** *de tiro ascendente. La ametralladora normal* **Vickers** *fue readaptada y se le ajustaron unos largos tubos de escape.*



SE 5 del 56 Escuadrón del RFC (Royal Flying Corps), pilotado por el capitán Albert Ball VC DSO MC, Francia, 7 de mayo de 1917

Dimensiones	Prestaciones
Envergadura: 9,05 m.	Velocidad máxima: 165 km/h.
Longitud: 7,33 m.	Techo operativo: 5.485 m.
Altura: 2,98 m.	Autonomía: 2 horas.
Motor	**Armamento**
Mercedes D III a, de 160 HP.	Dos ametralladoras Spandau.



Arriba, detalle de la svástica que llevaba el Albatros D III de Voss. A la izquierda: El teniente Werner Voss fue derribado y muerto en una batalla aérea épica contra los veteranos del 56 Escuadrón del Royal Fliyng Corps.

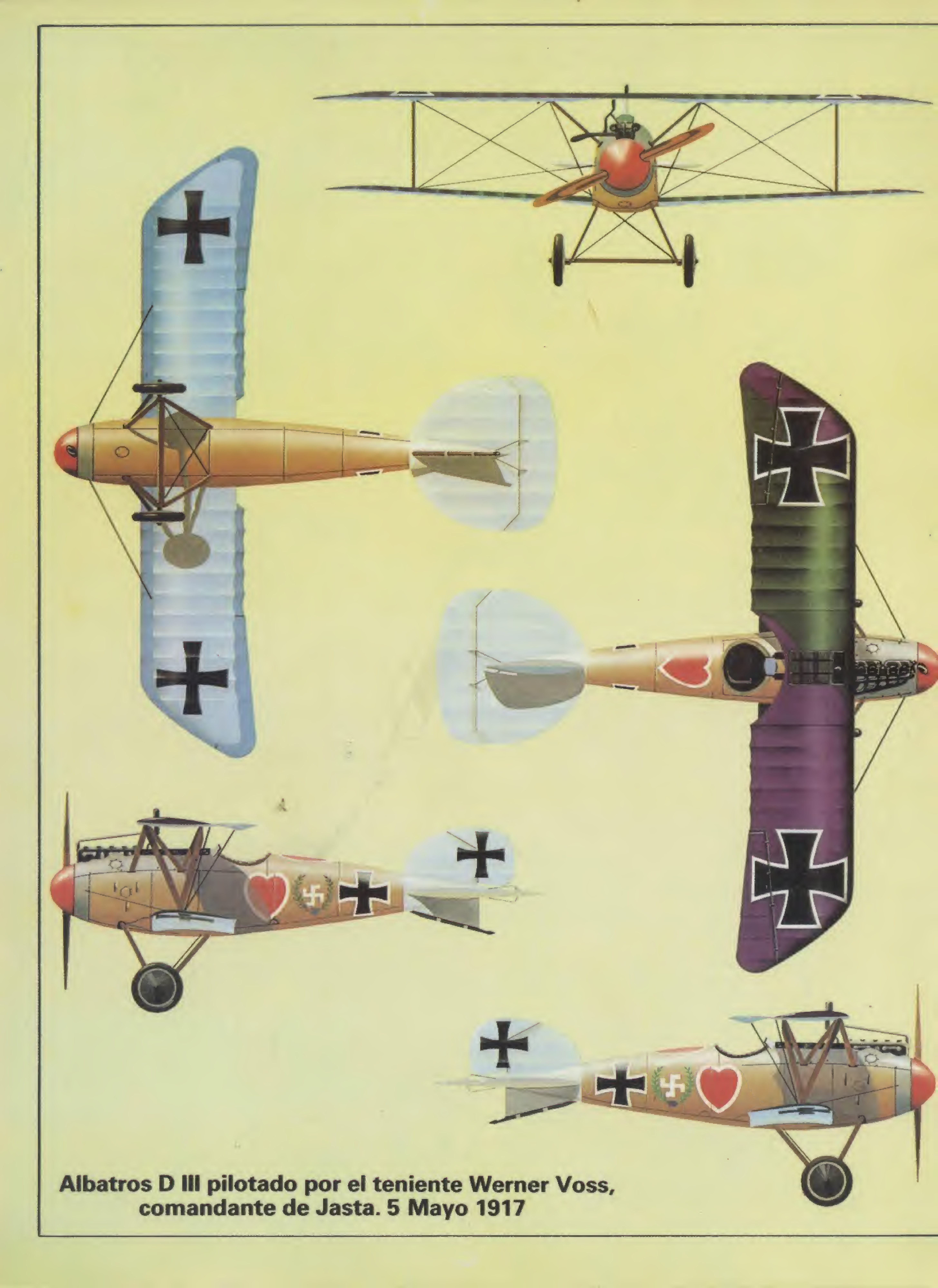
Albatros D III de Werner Voss

Nacido en 1897, Werner Voss se hizo piloto a los 19 años, después de haber sido transferido de los húsares. Su primer servicio fue en el famoso «Jasta Boelcke» (Jasta 2) hacia finales de 1916. Aunque demostró tener un enorme talento natural para volar, nunca despreció el liderazgo clásico de Manfred von Richthofen, con quien le unió una sólida amistad. A fines de 1916 decayó la producción del excelente Albatros D I, y Voss pasó la mayor parte del invierno del 16-17 en las carlingas de los D II y D III; con este último modelo fue al frente.

A comienzos del nuevo año, Voss fue destinado al Jasta 5, entonces equipado por completo con D III. Su aparato, en esa unidad, se distinguió por un corazón rojo pintado en ambos lados del fuselaje. En este aeroplano logró su primera victoria el 17 de marzo de 1917, e inició una marca de 28 victorias en tres semanas. En abril recibió la condecoración Pour le Mérite.

Tras un breve paréntesis en Jasta 14, volvió, ya como jefe, al Jasta 5 en mayo. Su avión, con el corazón rojo pintado además en la parte superior del fuselaje, es el que figura en la ilustración. Muy poco después fue trasladado al Jasta 39 y, en julio, por invitación de Von Richthofen, asumió el mando del Jasta 10. Al mes siguiente se le asignó la preproducción del Fokker Dr I triplano, un avión a bordo del cual consiguió nuevas victorias.

El 23 de septiembre, la marca de victorias de Voss llegaba a 48. Entonces, una vez que volaba solo sobre Ypres, entró en combate con una patrulla entera del 56 Escuadrón del RFC. Tras un extenuante, pero no decisivo, combate contra pilotos tan eminentes como, Bowman, Hoidge, Lewis, McCudden, Mayberry y Rhys-David, algunos Albatros D II llegaron a rescatarlo. Y cuando Voss estaba a punto de retirarse, fue alcanzado repentinamente por el fuego del SE 5A de Rhys-David y cayó abatido. Su triplano cayó tras las líneas aliadas, y él fue enterrado por sus enemigos con los máximos honores. Su marca de 48 victorias fue la cuarta obtenida por un piloto alemán en la Primera Guerra Mundial.



Albatros D III pilotado por el teniente Werner Voss, comandante de Jasta. 5 Mayo 1917

Dimensiones
Envergadura: 8,08 m.
Longitud: 5,74 m.
Altura: 3,2 m.

Motor
Clerget 9 B de 130 HP

Prestaciones
Velocidad máxima: 187 Km/h.
Techo operativo: 6.250 m.
Alcance: 483 Km.

Armamento
Una ametralladora Vickers de 0.303"

LOS ASES
Y SUS AVIONES (9)

Triplano Sopwith de Raymond Collishaw

Raymond Collishaw tuvo una carrera distinguida en ambas guerras mundiales. Fue el tercer piloto británico y de la Commonwealth en la primera, y un comandante brillante e innovador en el desierto occidental a comienzos de la segunda. De padres ingleses, nació en la Columbia británica el 22 de noviembre de 1893, y se familiarizó con la navegación desde muy temprana edad. En enero de 1916 se alistó en el Royal Naval Air Service, y ese mismo año ya fue destinado como piloto del Ala número 3 del RNAS. Pilotando un Sopwith 1 $^{1}/_{2}$ Strutters desde Luxeuil-les-Bains, en Francia, participó en varias misiones de bombardeo.

Collishaw fue abatido el 27 de diciembre, aunque no sufrió graves daños personales. El 1 de febrero de 1917 fue destinado al Escuadrón (naval) número 3 para pilotar los llamados «Cachorros Sopwith»; sólo destruyó un aparato alemán antes de ser destinado para mandar la Patrulla «B» del 10 Escuadrón (naval). Conocida como la «Patrulla Negra», estaba compuesta completamente por pilotos canadienses, y cada aparato se había bautizado en consonancia: Collishaw pilotó el «María Negra», y los subtenientes J. E. Sharman el «Muerte Negra», W. M. Alexander el «Príncipe Negro», E. V. Reid el «Bandera Negra», y J. E. Nash el «Oveja Negra».

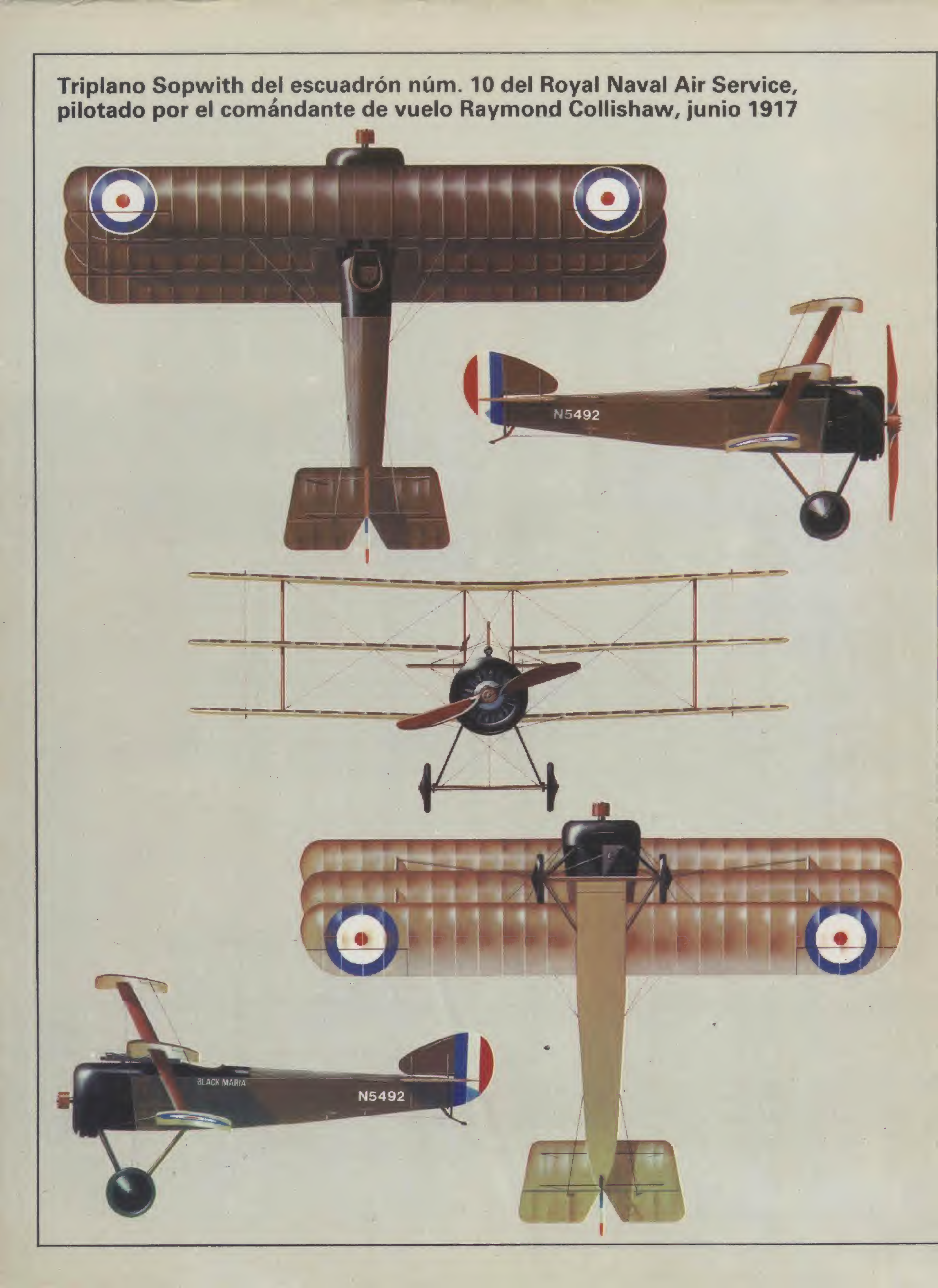
El 15 de julio, Collishaw fue derribado en el «María Negra», cuando su marca de aparatos batidos alcanzaba ya el número de 37. Tras una breve estancia en Canadá volvió a Francia, donde mandó los 13 y 3 Escuadrones (navales) sucesivamente. Al fin de la guerra su marca llegaba a los 60. Era el tercero, detrás de Mannock y Bishop, que fueron galardonados con la Victoria Cross. Recibió menciones honoríficas en cuatro ocasiones, y fue mencionado dos veces más durante la década de los 20. Recibió la Orden del Imperio Británico en 1920 y fue miembro de la Order of The Bath en 1941, ascendiendo a vicemariscal durante la Segunda Guerra Mundial. Murió en Canadá en 1976.



Arriba: El comandante Collishaw fotografiado en un **Camel Sopwith** *del 203 Escuadrón de la RAF.*

Abajo: Collishaw —en uniforme de la Armada— fotografiado con pilotos y **Camels** *del 203 Escuadrón. En enero de 1918 fue comandante del 3 Escuadrón del RNAS.*

Triplano Sopwith del escuadrón núm. 10 del Royal Naval Air Service, pilotado por el comándante de vuelo Raymond Collishaw, junio 1917



Dimensiones	Prestaciones
Envergadura: 7, 92 m. Longitud: 5,97 m. Altura: 2,44 m.	Velocidad máxima: 172 km/h Techo operativo: 5.335 m. Autonomía: 2 horas.
Motor	**Armamento**
Le Rhône de 110 HP.	Una ametralladora Vickers o Lewis.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (10)



Batallador agresivo y experto, Billy Bishop se incorporó al Escuadrón n.º 60 del R.F.C. en marzo de 1917. Cuando lo abandonó, seis meses más tarde, era el piloto de caza con mejor marca.

Nieuport 17 de William Bishop

Avery Bishop, una de las figuras verdaderamente legendarias entre los pilotos de la Primera Guerra Mundial, sobrevivió a la campaña con 72 victorias y una impresionante colección de brillantes condecoraciones.

Nació en Owen Sound, Ontario, el 8 de febrero de 1894. A los 17 años ingresó en el Royal Military College de Canadá y se embarcó para Inglaterra en junio de 1915, con el Séptimo de Montados del Canadá, aunque luego fue trasladado al Royal Fliyng Corps. Se incorporó al Escuadrón 21 y con él marchó a Francia, en calidad de observador en enero de 1916.

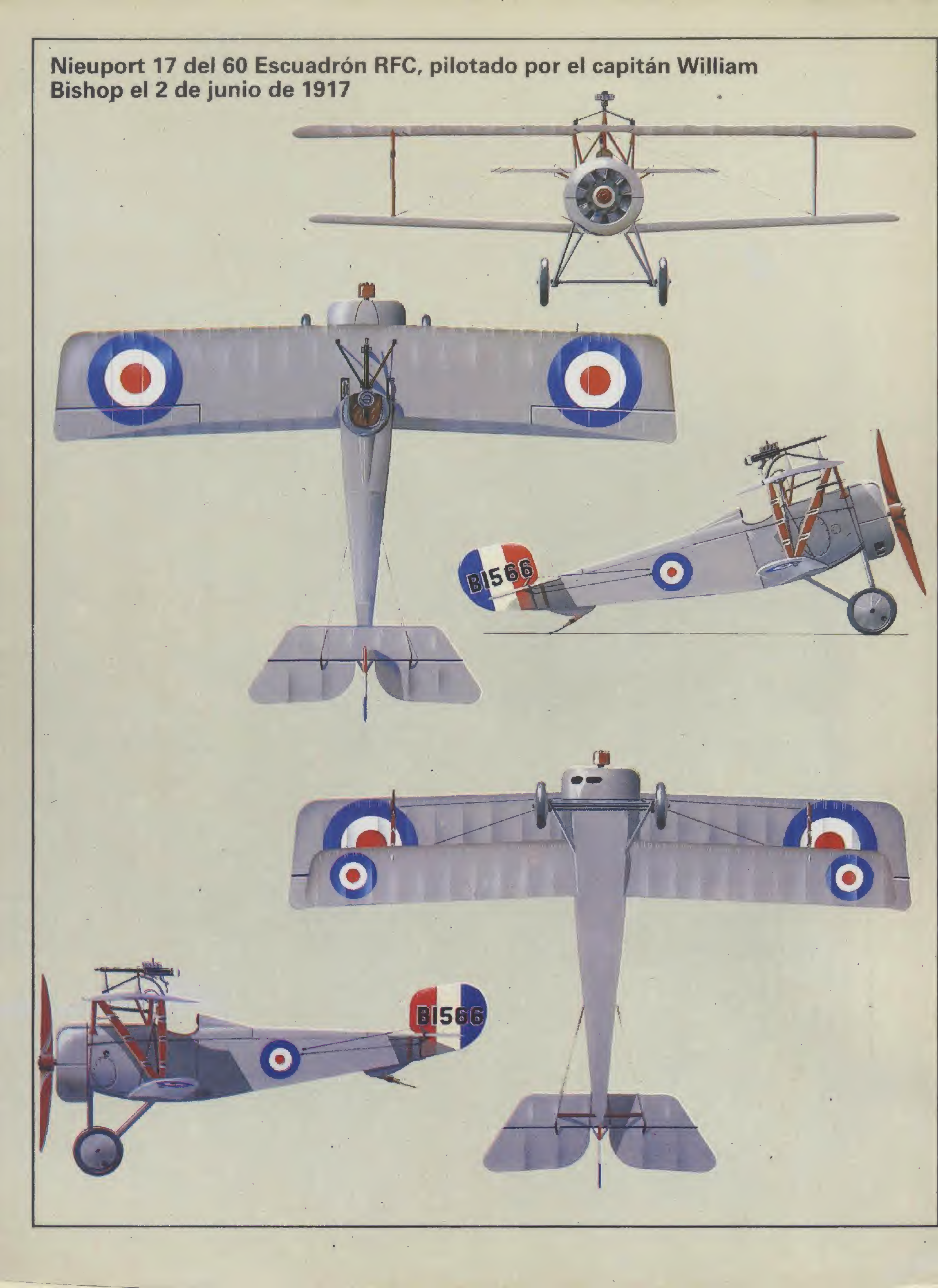
A últimos de aquel año volvió a Inglaterra y realizó el entrenamiento para piloto, aunque fue retenido lejos del frente en trabajos de defensa interior hasta marzo de 1917 en que fue enviado al Escuadrón 60. Esta unidad estaba equipada con el pequeño avión Nieuport 17, excelente máquina que Bishop llego a manejar con verdadera pericia, aunque ya empezaba a quedar desfasada por la aparición de los nuevos aviones alemanes.

El 25 de marzo de 1917 consiguió su primera victoria abatiendo un Albatros y atribuyéndose otro seis días más tarde. Durante la semana que siguió destruyó otros tres aparatos enemigos y el 7 de abril abatió un avión alemán y un globo de reconocimiento, acción por la que fue condecorado con la Military Cross.

Bishop poseía una fenomenal energía física. Con frecuencia permanecía siete horas seguidas en vuelo durante un mismo día, constantemente en acción, de manera que, a principios de mayo, ya había destruido veinte aparatos alemanes. Por ejemplo, el 2 de mayo atacó él solo a 19 aviones enemigos en nueve combates distintos, destruyendo dos de ellos, por lo que recibió la orden a los Servicios Distinguidos. El Nieuport 17 en el que volaba en esa época tenía el número de serie B1566 y fue precisamente en este aparato en el que, con su estilo característico, se lanzó en solitario sobre un aeropuerto alemán en la madrugada del 2 de junio de 1917. Tres Albatros salieron a interceptarle, pero los tres fueron abatidos por sus ametralladoras. También dejó fuera de combate otros aviones que permanecían en el suelo antes de regresar a su propia base. Esta acción fue conocida por Sir Douglas Haig, resultado de la cual fue la concesión a Bishop de la Victoria Cross. Poco después de esto su récord se elevó a 45, y fue promovido al rango de mayor y recompensado con una barra de DSO.

Después de un breve viaje de reclutamiento por Canadá, Bishop volvió a Inglaterra, donde se le dio el mando del Escuadrón 85, que volaba en los SE 5A, al cual condujo a Francia el 22 de mayo de 1918. A pesar de las órdenes que se le dieron de no exponer su vida en combate, procedió, con su característico entusiasmo, a derribar 25 aviones enemigos en doce días. Doce de ellos en sólo tres días.

Nieuport 17 del 60 Escuadrón RFC, pilotado por el capitán William Bishop el 2 de junio de 1917



Dimensiones:

Envergadura: 7,19 m.
Longitud: 5,77 m.
Altura: 2,95 m.

Motor:

Le Rhône 110 HP.

Prestaciones:

Velocidad máxima: 165 km/h.
Techo operativo: 6.100 m.
Autonomía: 1 hora y media.

Armamento:

Dos ametralladoras Spandau.





Arriba, a la izquierda: Galardonado con la medalla al mérito en enero de 1917, Manfred von Richthofen lleva la insignia al cuello.
Arriba: Manfred (derecha) y su hermano Lothar, que también consiguiera, por derecho propio, notables éxitos en combate, con un récord de 40 victorias.

El Fokker DRL de Manfred von Richthofen (El Barón Rojo)

Manfred von Richthofen, probablemente el más famoso piloto de aviación de todos los tiempos, aprendió los rudimentos de la lucha aérea combatiendo con el gran Jasta 2 de Oswald Boelcke, llegando a ser el piloto recordman de la Primera Guerra Mundial, antes de perder la vida en combate, en el Frente Occidental.

A la edad de 33 años, cuando se le transfirió del Cuerpo de Caballería al servicio aéreo alemán en mayo de 1915, von Richthofen fue adscrito a la Feldfliegerabteilung 69, pilotando desde entonces biplazas de reconocimiento en el frente Este, permaneciendo con ésta y otras unidades con misiones diversas hasta septiembre de 1916. Tuvo entonces la suerte de ser seleccionado para formar parte del Jagstaffel 2, escuadrón de cazas que había sido adiestrado y capitaneado por Boelcke desde principios de aquel año.

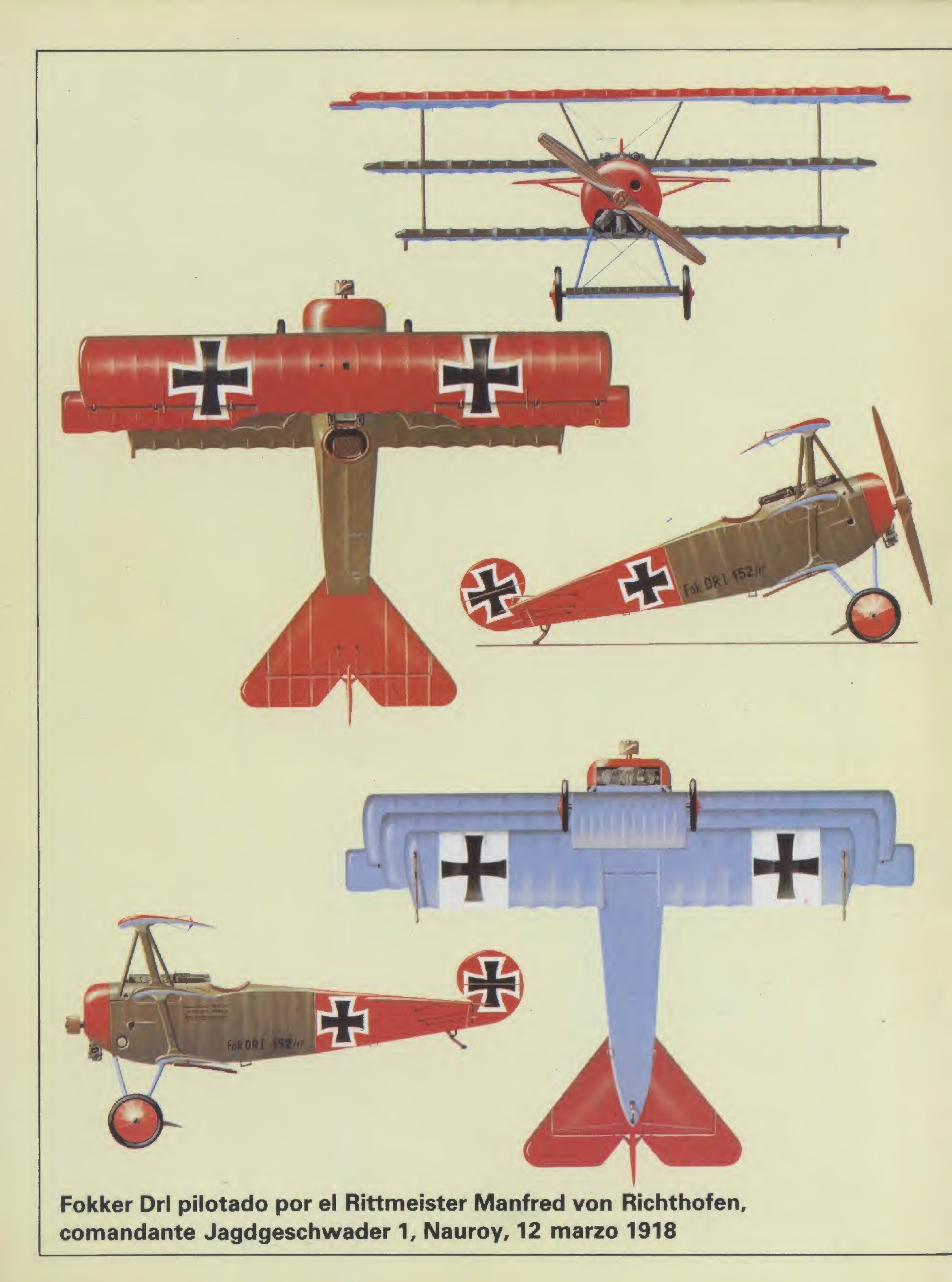
Mientras volaba en un Albatros D II, el 17 de septiembre, von Richthofen consiguió su primera victoria confirmada y a partir de entonces todas las demás se fueron sucediendo con rapidez.

Combatiente frío y calculador, su instinto de cazador tenía el aroma de su aristocrático entorno: sus triunfos se vieron materializados en una colección de copas de plata, una por cada aparato enemigo derribado, con los incidentes del combate grabados en cada una.

La undécima víctima de von Richthofen, el mayor Lanoe G. Hawker, VD, DSO, fue abatida el 23 de noviembre de 1916. En enero, dos meses más tarde, von Richthofen fue galardonado con la medalla al mérito. Durante el siguiente mes de abril, «el abril sangriento», como se le llamó, derribó 21 aviones aliados, proeza que le fue reconocida dos meses más tarde cuando se le concedió la jefatura del Jagdgeschunder I de reciente formación, que contaba con aviones JASTA 4, 6, 10 y 11. Calificados como «cuerpo de élite», los pilotos de este escuadrón volaban en aparatos brillantemente pintados de rojo, fácilmente identificables, que fueron motejados por los aliados como «el circo volante de Richthofen»...

Contrariamente a lo que se cree, von Richthofen no volaba siempre en su propio avión rojo, sino que voló en biplanos Albatros D II y en Fokkers RD I triplanos, pintados también de rojo.

La última víctima de Von Richthofen, la número ochenta, fue el subteniente D. G. Lewis, un piloto de Sopwith Camel, de la tercera escuadrilla de la R.A.F., derribado el 20 de abril de 1918. Al día siguiente, en un combate a ras de suelo, con dos Camels de la escuadrilla 209, sobrevolando Sailly-le-Sec, el triplano alemán fue visto perdiendo el control y estrellándose. Von Richthofen fue encontrado muerto en su cabina con una bala en el pecho. Esta victoria fue atribuida oficialmente al capitán Roy Brown D.F.C., pero las circunstancias exactas del final del Rittmeister han permanecido sin aclarar desde entonces.



Fokker DrI pilotado por el Rittmeister Manfred von Richthofen, comandante Jagdgeschwader 1, Nauroy, 12 marzo 1918

Dimensiones:	Prestaciones:
Envergadura: 8,9 m. Longitud: 7 m. Altura: 2,75 m.	Velocidad máxima: 190 km/h. Techo operativo: 6.980 m. Autonomía: 1 hora y media.
Motor:	**Armamento:**
Mercedes D III de 160 HP.	Dos ametralladoras Spandau.



Fokker D VII de Rudolf Berthold

Rudolf Berthold nació el 24 de marzo de 1981, hijo de un guardia forestal, en Ditterswind, al Sur de Alemania. En la década de los 20 se alistó en el regimiento de infantería, pero fue transferido al servicio de vuelo alemán antes de la Primera Guerra Mundial. Al principio de la guerra fue piloto de observación en el Feldfliegerabteilung 23, y fue abatido por primera vez en un **AEG** el 15 de septiembre, afortunadamente sin sufrir daño alguno. En enero de 1916 el Feldflierarabteilung 23 recibió el nuevo avión de caza **Fokker** monoplano y Berthold recibió uno de los primeros **EIII** durante aquel mes.

Las cinco primeras victorias aéreas de Berthold fueron conseguidas en el **EIII** antes de que fuera abatido de nuevo. Esta vez fue seriamente herido, pero no hubo quien le convenciera para que volviera a su casa a recuperarse; después de pasar muy poco tiempo en un hospital de campaña volvió a los combates, diciendo que si fuera necesario que le llevaran a rastras a su avión.

Después de su décima victoria fue galardonado con la Medalla al Mérito, y durante el año siguiente, entre octubre de 1916 y septiembre de 1917, destruyó más de 18 aviones enemigos. Sin embargo, había sido abatido varias veces y su brazo derecho, fracturado por balas inglesas, llegó a estar virtualmente inútil y seco. Sin embargo, insistía en que era totalmente capaz de seguir volando y combatiendo.

En marzo de 1918 se le dio el mando de la Jagdeschwader 2 que volaba en **Siemens-Schuckert DIII** y **Fokker DVII**. Su propio aparato iba adaptado especialmente para que pudiera manejarlo a pesar de sus incapacidades físicas.

Durante los últimos meses de la guerra, destruyó 16 enemigos más, pero aquel período fue extremadamente doloroso y le exigió mucha entereza, porque la vieja herida volvió a abrirse y sometida al frío de una carlinga abierta le infligía sufrimientos terribles. Declinando una y otra vez el auxilio médico, Berthold sólo permitió que le sacaran de vez en cuando esquirlas de hueso del brazo mientras insistía en seguir volando.



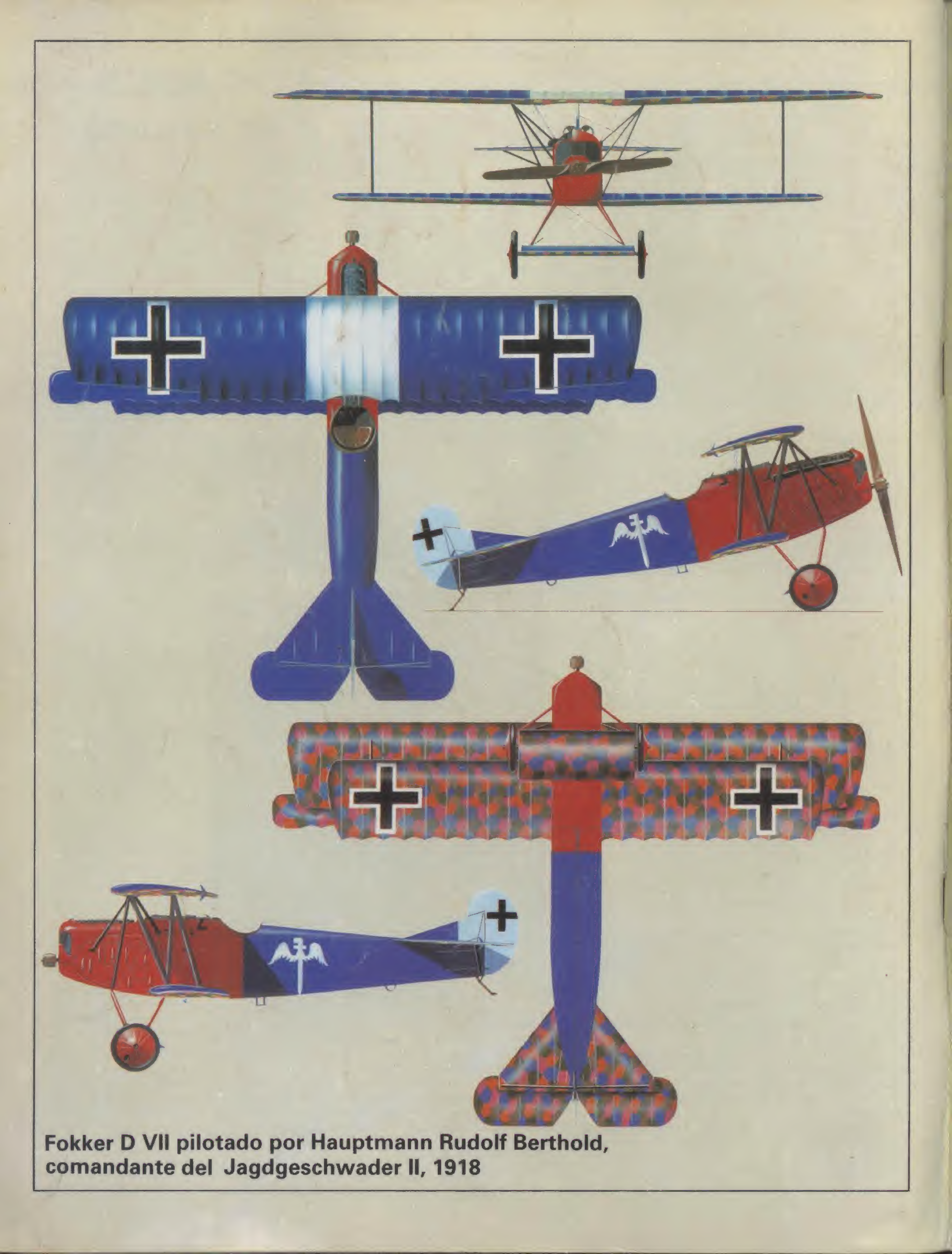
Después de su victoria número 44, quedó tan abotargado por el dolor que se estrelló contra una casa cuando intentaba aterrizar. Quedó tan gravemente herido que hubo que llevarlo a un hospital y ya no volvió a tomar parte en el conflicto.

Su muerte fue verdaderamente macabra. Como fanático anti-comunista, formó una unidad paramilitar, la Berthold's Iron Band, pues los comunistas entonces estaban en revuelta en Alemania. Después de un revés en Harburg, fue derribado al suelo y estrangulado con el cordón de su Medalla al Mérito. Yace enterrado en el monumento a los Inválidos en Berlín Norte, cerca de las tumbas de von Richthofen y Ernst Udet.

Arriba: El Fokker D VII siguió al triplano en producción y servicio. Berthold voló con este modelo con el Jagdgeschwader 2.

Foto inferior: Berthold exhibe en su cuello la codiciada medalla Pour le Mérite, que le había sido concedida en 1916. Esta condecoración intervino en su muerte a manos de los insurgentes en 1920.

Córtese por la línea de puntos y colecciónese aparte



Fokker D VII pilotado por Hauptmann Rudolf Berthold, comandante del Jagdgeschwader II, 1918

Dimensiones:

Envergadura: 8,43 m.
Longitud: 5,7 m.
Altura: 2,8 m.

Motor:

Siemens-Halske SH III de 160 CV.

Prestaciones:

Velocidad máxima: 180 Km/h.
Techo operativo: 8.000 m.
Autonomía: 2 horas.

Armamento:

Dos ametralladaros Spandau.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (13)



El Schuckert DIII de Ernst Udet

Ernst Udet se cuenta, sin duda, entre la media docena de los mejores pilotos de la primera mitad del siglo XX. Tan es así, que su nombre fue llevado, como timbre de hornor, por la tercera escuadrilla de la Luftwaffe durante la Segunda Guerra Mundial. Junto a nombres como Richtohofen, Immelmann, Boelcke y Mölders, tal distinción es prueba de la estima en la que le han tenido generación tras generación de pilotos alemanes.

Udet había sido piloto de planeador antes de comenzar su carrera como piloto de combate en la primera mitad del año 1916, en el sector francés del frente occidental. A mediados del 17 realizaba vuelos sobre Francia, pero su récord de victorias era sólo de seis. Durante marzo de 1918 su nombre llamó la atención de von Richthofen, que ya era por aquel entonces considerado como el piloto recordman de la Primera Guerra Mundial, y al poco se le ordenó incorporarse a la segunda escuadrilla de la compañía de Richthofen, pilotando un Fokker DR I, triplano. Su récord se elevó a partir de entonces con rapidez y cuando alcanzó las 30 victorias, en abril, fue galardonado con la Medalla al Mérito y se le dio el mando de la Jasta 4, equipada con Fokkers DVII y Siemens-Schuckert DIII con escenario de operaciones en Metz. El propio avión de Udet, un modelo de la Jasta 4, equipada con Fokkers DVII y Siemens-Schuckert DIII con escenario de operaciones en Metz. El propio avión de Udet, un modelo de este último tipo, pintado de rojo, es el que aparece en la ilustración. Fue durante el verano de 1918 cuando el récord de derribos de este sobresaliente piloto se elevó a 62 —a tan sólo un puesto de gran Richthofen—. Pero fue herido y derribado en septiembre y ya no volvió al frente.

Durante los años de entreguerras Ernst Udet llegó a ser internacionalmente famoso como piloto acrobático a ambos lados del Atlántico. El entusiasmo que ponía en su trabajo le llevó a ser nombrado inspector de aparatos de ataque y cazabombarderos en febrero de 1936 y director de Desarrollo Técnico en la R.L.M. en junio de aquel mismo año. En 1938 fue promovido al rango de Mayor y nombrado Jefe de Aprovisionamientos y Recursos de la Aviación. Pero, aún siendo un excelente piloto como era, a Udet le faltaban las dotes de organización que este alto cargo requería. El enorme esfuerzo que suponía la tarea de aumentar el desarrollo de la aviación militar en la industria alemana fue acabando poco a poco con su energía mental y física. La permanente tensión en su trabajo y el incremento de las preocupaciones domésticas condujo a Ernst Udet a acabar con su vida, suicidándose el 17 de noviembre de 1941.

Ernst Udet alcanzó la mayoría de sus 62 victorias durante la última parte de la Primera Guerra Mundial. Su aparato era fácilmente reconocible por la divisa «LO» pintada de blanco sobre la parte de popa del fuselaje escarlata.

Córtese por la línea de puntos y colecciónese aparte

Siemens Schuckert del Jagdstaffel 4,
pilotado por el oberleutnant Ernst Udet, mayo 1918

Dimensiones:

Envergadura: 8,87 m.
Longitud: 6,2 m.
Altura: 2,3 m

Motor:

Hispano-Suiza 8 B-A

Prestaciones:

Velocidad máxima: 215 km/h.
Techo operativo: 6.645 m.
Autonomía: 2 horas.

Armamento:

Dos ametralladoras Vickers de 0.303.

LOS ASES

Y SUS AVIONES (15)

Spad S XIII de Edward Rickenbacker

Nacido en Columbus, Ohio, en 1980, Eddie Rickenbacker tenía ganada una considerable reputación como conductor de coches de carreras en Estados Unidos cuando empezó a sentir interés por el vuelo durante una visita a Inglaterra en 1917. Después de un corto intervalo como chófer del general Pershing, en Francia, después de que América hubiera entrado en la primera guerra mundial, fue transferido a la sección aérea del Ejército de Estados Unidos y, con alguna frustración, se encontró en la oficina de ingeniería en Issoudun, en calidad de jefe.

Sin embargo, durante sus ratos libres, Rickenbacker iba completando cursos sobre vuelo y tiro y, a su debido tiempo, fue enviado al escuadrón aéreo número 94, el famoso «Hat in the Ring», capitaneado por Raoul Lufbery, formando en la primera patrulla aérea que sobrevoló las líneas enemigas el 19 de marzo de 1918. Por entonces, el escuadrón volaba en cazas Nieuport y, en tal aparato, Rickenbaker destruyó su primer avión alemán, un Albatros, el 29 de abril.

El 30 de mayo derribó su quinto aparato enemigo, calificándose así como as, pero una infección de oídos le retuvo en tierra durante los siguientes tres meses, durante los cuales el escuadrón 94 fue reequipado con el caza SPAD S XIII.

La sexta y séptima víctimas de Rickenbacker, ambas Fokker, cayeron el 14 y 15 de septiembre. Diez días más tarde fue promovido a capitán y se le dio el mando del escuadrón 94, que operaba entonces sobre el sector de Verdún durante la ofensiva Argonne-Meuse. Su avión, que llevaba un prominente «1» en el fuselaje y en las alas, iba decorado con bandas rojas, blancas y azules alrededor de los puntales bajo el cuerpo del avión, aumentando el número de bandas según iba aumentando el número de sus victorias.

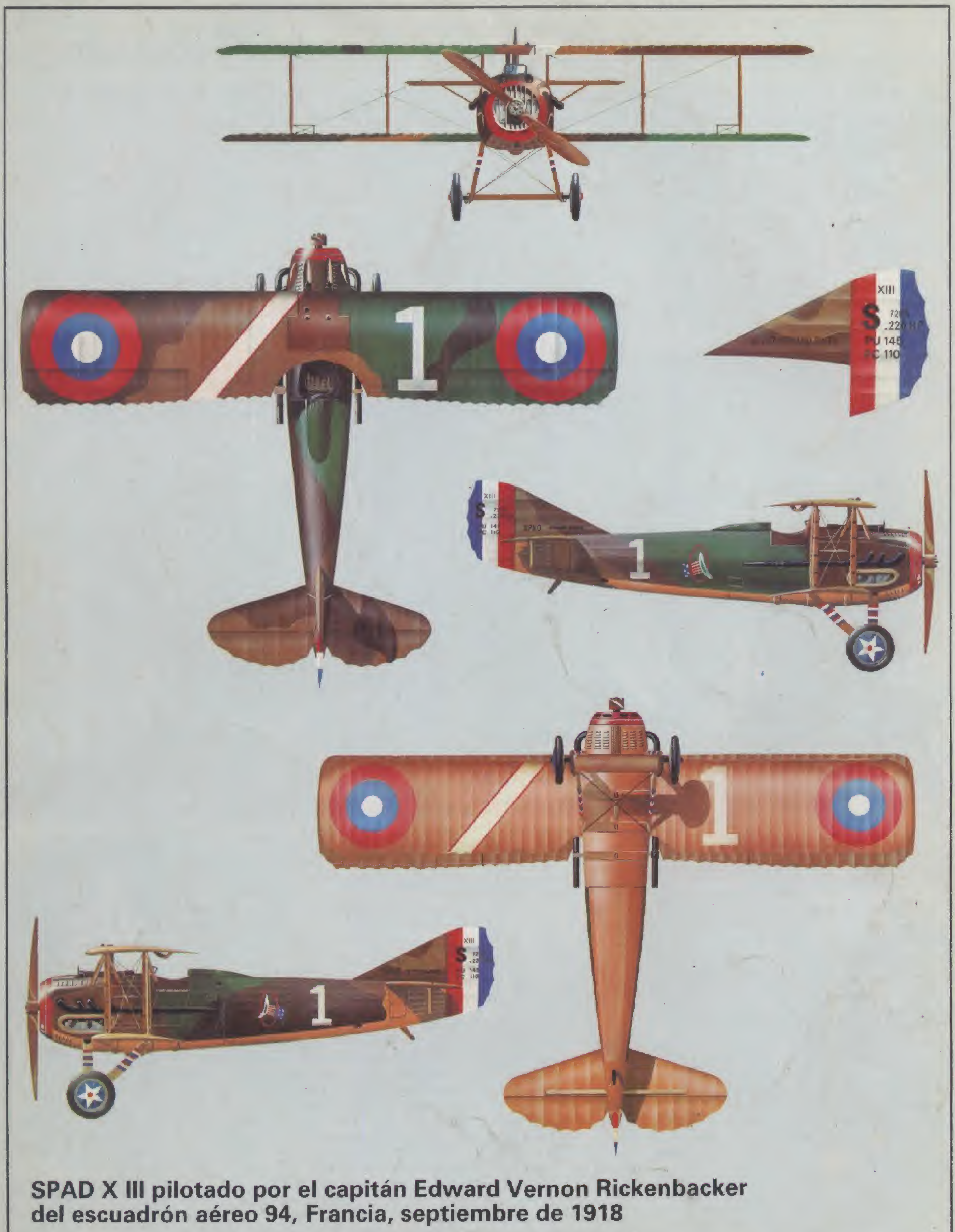
En su primera salida, el 25 de septiembre, como C. O. del escuadrón, Rickenbacker se anotó su primera doble victoria, destruyendo un Fockker y un Halberstadt en una sola patrulla de mañana. A finales de octubre su marca se había elevado a 26 victorias, incluyendo 12 Fokkers, cinco cazas Albatros y cuatro zepelines, la marca más alta conseguida por un piloto americano durante la primera guerra mundial. Más tarde fue galardonado con la medalla del Congreso al Honor y permaneció en activo en aviación y en negocios de automoción, llegando al cargo de presidente de la Eastern Airlines en 1953.



Eddie Rickenbacker, el piusmarquista piloto de caza americano de la primera guerra mundial, a bordo de su caza SPAD.

Sobre estas líneas: La famosa insignia del escuadrón aéreo 94, el «Hat in the Ring». Rickenbacker realizó su primera patrulla aérea con esta unidad en marzo de 1918 y más tarde se convirtió en su C.O.

Córtese por la línea de puntos y colecciónese aparte



SPAD X III pilotado por el capitán Edward Vernon Rickenbacker del escuadrón aéreo 94, Francia, septiembre de 1918

Dimensiones:
Envergadura: 9,17 m.
Longitud: 6,02 m.
Altura: 2,67 m.

Motor:
Bentley BR2 de 230 caballos.

Prestaciones:
Velocidad máxima: 195 km.
Techo operativo: 6.100 m.
Alcance: 580 km.

Armamento:
Dos ametralladoras Vickers.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (16)





El Sopwith Snipe de William Barker

El piloto más famoso de la RAF que volaba sobre el frente italiano en la Primera Guerra Mundial, el mayor William Barker, alcanzó, sin embargo, la inmortalidad por una brillante acción que realizó sobre el frente Oeste a tan sólo 14 días del final de la guerra.

Nacido en Canadá, en Dauphin, Manitoba, el 3 de noviembre de 1894, Barker era observador en el Escuadrón 9 con aviones BE 2C, recibiendo orden de combate en abril de 1916 y abatiendo a su primer enemigo el 29 de julio, un Roland. Después de estar en servicio en los Escuadrones n.os 4 y 15, fue escogido para entrenamiento de pilotos y recibió la Military Cross antes de volver al Escuadrón n.º 15, en el cual pilotaba un RE 8 a primeros de 1917. Después de un corto período como instructor en Inglaterra se incorporó al Escuadrón n.º 28 y con él marchó a Francia como comandante de vuelo en aviones Sopwith Camels. Al cabo de un mes ya había derribado cinco aparatos alemanes más.

En noviembre, el escuadrón fue enviado al frente italiano y Barker se llevó consigo su Sopwith Camel, con el número de serie B6313. En este avión consiguió 19 victorias más entre aviones y zepelines, para finales de marzo de 1918, tiempo durante el cual fue recompensado con la Orden a los Servicios Distinguidos (DSO). En abril tomó el mando del Escuadrón 66, también en Italia, quedándose con su avión Camel. Los siguientes tres meses vieron incrementar su marca con 16 victorias más y en julio fue galardonado con una segunda barra de grado de la Military Cross y con la Medalla de Plata italiana al Valor. A finales de mes se le dio el mando del Escuadrón 139 y, aunque éste volaba cazas tipo Bristol, él continuó volando en su fiel Camel. Derribó otros seis aviones enemigos antes de ser enviado de nuevo a Inglaterra en septiembre, cuando su Camel, ya completamente deshecho, tuvo que ser retirado como chatarra. Con él había conseguido casi cincuenta victorias.

De vuelta a Inglaterra, fue recompensado con una barra en su DSO, y, una vez más, volvió a convertirse en instructor. A petición propia, sin embargo, volvió a Francia, como piloto de refresco en el Escuadrón 201, llevándose consigo uno de los nuevos cazas Sopwith Snipe, serializado E8102. Durante algunas semanas los enfrentamientos se le eludieron y el 27 de octubre terminaba su estancia en Francia. Tras empaquetar el paracaídas en su Snipe, pusó rumbo a Inglaterra, pero no pudo resistir la tentación de echarle el último vistazo a las líneas enemigas. Cuando se encontraba a 6.500 km. sobre el bosque de Mormal descubrió y derribó un biplaza enemigo, pero inmediatamente fue localizado por una formación de Fokkers. Fue alcanzado en un muslo y se desvaneció.

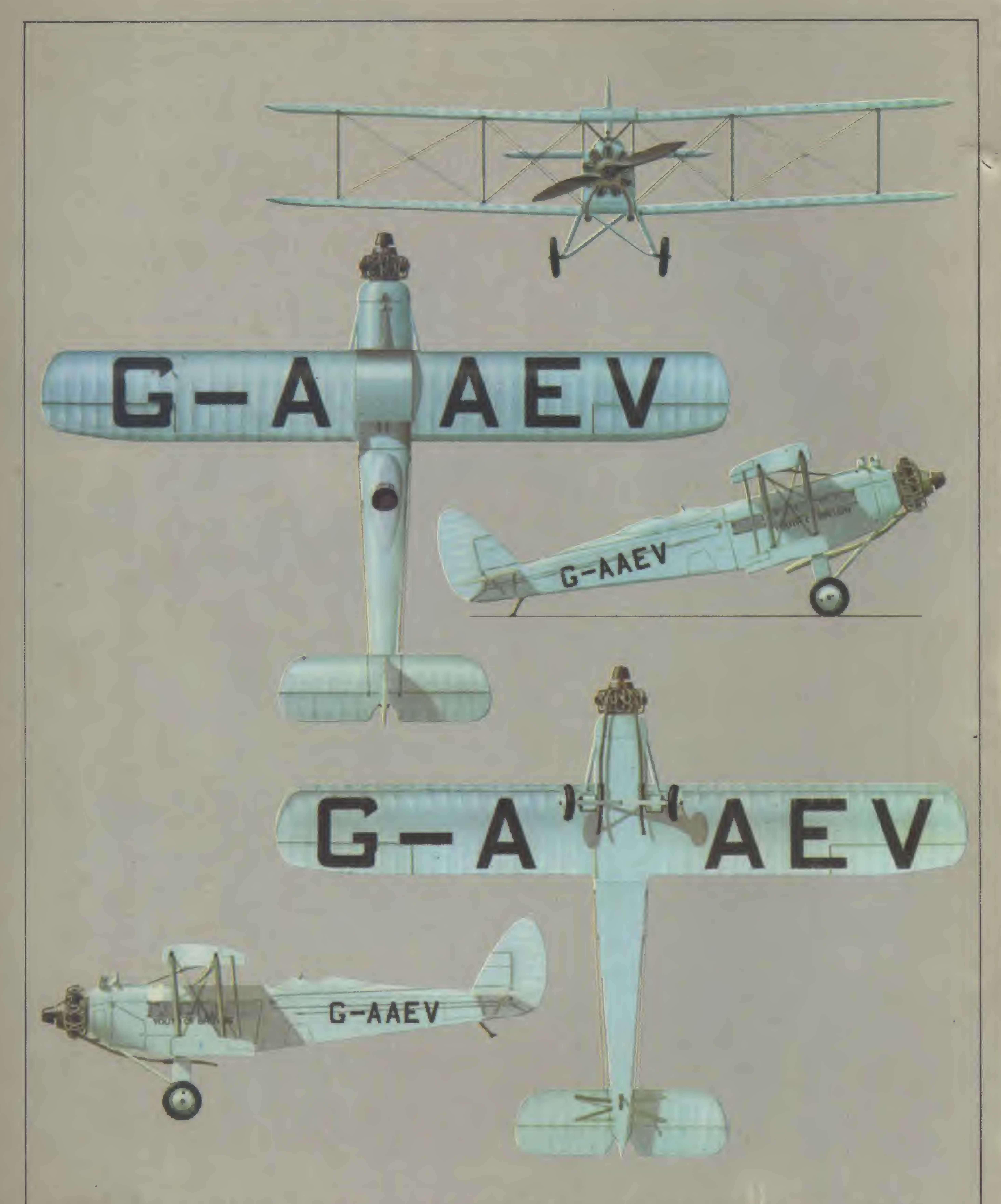
Al recobrar la consciencia, dio cuenta de uno de sus adversarios antes de ser alcanzado de nuevo, esta vez en el otro muslo. Se volvió a desmayar y su avión entró en barrena. Cuando volvió en sí se encontró rodeado, pero respondió destruyendo otros dos Fokkers.

Una bala enemiga le atravesó el codo izquierdo y otra vez perdió el sentido, pero lo recobró al llegar a baja altura y consiguió hacer aterrizar su Snipe junto a un zepellin inglés, sufriendo rotura de nariz en el choque subsiguiente.

William Barker se recuperó de sus heridas para recibir del Rey Jorge V la Victoria Cross, por su magnífica hazaña. Con una marca de 52 victorias, se colocó el séptimo en la lista de pilotos campeones de las fuerzas británicas y de la Commonwealth. Sus condecoraciones, la Victoria Cross, la Distinguish Service Order, con distintivo, la Merit Cross con doble distintivo, la Legión de Honor francesa, la Croix de Guerre, y dos medallas italianas al Valor, sólo eran superadas por el mayor Edward Mannock. Después de la guerra ingresó en la Royal Canadian Air Force y fue, durante un corto período, agregado militar del aire de Canadá, en Londres, pero se mató en accidente aéreo el 12 de marzo de 1930.

Arriba a la izquierda: Barker (a la derecha) y su compañero, el as canadiense y VC, Billy Bishop, frente a un Fokker D VII en septiembre de 1919. Después de la Primera Guerra Mundial, los dos ases fueron socios en un negocio de venta de aviones Sopwith, en Canadá. Después, en 1920, abrieron un servicio aéreo charter de corta duración.

Arriba: Barker con la insignia de un avión austríaco derribado en el frente italiano en 1918.



Sopwith Snipe del escuadrón n.º 201 de la R.A.F., pilotado por el mayor W. G. Barker VC DSO MC, en Francia, el 27 de octubre de 1918